

Ministerstvo životního prostředí

odbor posuzování vlivů na životní prostředí

Vršovická 1442/65

100 10 Praha 10 –Vršovice

V Praze 15. února 2010

Věc: Vyjádření k Dokumentaci vlivů záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ na životní prostředí (dokumentace prosinec 2009 - č.j. 107484/ENV/09 ze dne 4. ledna 2010)

Zásadní koncepční výhrady:

- a) Letiště Praha-Ruzyně leží v těsné blízkosti Prahy a dalších měst a obcí, které se dle platných územních plánů budou nadále rozvíjet a jeho umístění je proto nevhodné pro jakékoliv rozšiřování a s tím spojené zvyšování hlukové zátěže ve stávajícím obydleném území. Rozšiřování letiště z důvodu zajištění zejména transferové přepravy osob, příp. leteckého nákladu je zcela nevhodné a nepřijatelné.
- b) Rozhodnutí o rozšíření ruzyňského letiště ovlivní natrvalo území v jeho okolí, přičemž negativní dopady pro obyvatele i rozsah dotčených území se budou dále zvětšovat. Letiště Praha, a.s.o stavu po roce 2020 záměrně mlčí a vychází ze stávající zavedené praxe, že sliby ani podmínky v územních rozhodnutích (natož „garance“ stávajícího ředitele a.s. ve vlastnictví státu) se nemusí dodržovat.
- c) Hluk z letecké dopravy je neodstranitelný a v zájmu ekonomiky provozu nové dráhy, jejíž pořizovací hodnota se počítá na několik miliard Kč, bude po realizaci dráhy nekontrolovatelně a neomezeně narůstat, a to především v noční době. (V případě privatizace bude tlak na zvýšení provozu enormní, protože základem příjmů provozovatele jsou poplatky od leteckých dopravců.)
- d) Doposud nebyla zpracována koncepce rozvoje mezinárodních letišť v České republice a ani v průběhu všech dosavadních projednávání ÚPD (Politika územního rozvoje (PÚR), Zásady územního rozvoje hl. města Prahy (ZÚR), v územním plánu velkého územního celku pražského regionu (VÚCPR), v platném územním plánu sídelního útvaru hl. města Prahy (ÚPHLMP) ani v Konceptu nového územního plánu hl. města Prahy (koncept ÚP) nebylo deklarováno, jak velké ruzyňské letiště Praha a Česká republika potřebuje a území pražské aglomerace „unes“e. Ani tato dokumentace EIA v tomto směru nepřináší žádnou změnu, přestože se jedná o podklad pro územní řízení.
- e) V platné územně plánovací dokumentaci, tedy v PÚR, ZÚR, VÚCPR, ÚPHLMP, nejsou stanoveny limity rozvoje letiště a ani dokumentace EIA nyní žádné skutečné limity neuvádí. Bez stanovení závazných limitů v ÚPD nebo uvedení skutečné kapacity záměru nebo stanovení maximální únosnosti území zejména z hlediska zdraví je tento záměr neposouditelný a představuje dlouhodobou hrozbu pro zdraví a majetek obyvatel v okolí letiště a rozvoj dotčeného území.

Výhrady k vlastní dokumentaci EIA:

1. Zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí (MŽP) na dopracování dokumentace dle dopisu č. j. 21550/ENV/08 ze dne 13.3.2008, a to především:

- v dokumentaci není stanovena maximální kapacita a limity záměru, k této kapacitě nebylo provedeno žádné posouzení vlivů (tzv. cílová kapacita k r. 2020 je značně vágní pojem, který skutečnou kapacitu letiště rozhodně nevyjadřuje),

- posouzení vlivů nebylo provedeno variantně pro různé druhy provozu na drahách,
- nebyla stanovena maximální únosnost území ve vazbě na skutečnou kapacitu letišť,
- z hlediska hlukové zátěže nebyla maximální únosnost území posuzována vůbec, tedy ani pro rok 2020,
- nebyly stanoveny meze pro růst letišť,
- nebyly prověřeny žádné další varianty umístění plánované přistávací a vzletové dráhy, ani varianty přesunu nákladní dopravy a transferové přepravy cestujících na jiné letiště,
nebyly vyhodnoceny kumulativní vlivy různých druhů dopravy, zejména ve vztahu k uvažované tzv. jižní variantě SOKP vedené v ose leteckého koridoru 06R/24L, nebylo absolutně žádným způsobem provedeno prověření množství obyvatel dotčených nadlimitním hlukem.

2) Dokumentace EIA neobsahuje posouzení únosnosti záměru v území z hlediska jeho vlivu životního prostředí. Následující konstatování uvedené např. v kap. C.3. *Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení* dokumentace EIA je zcela nepřijatelné: „Únosné zatížení prostředí nelze vztáhnout k problematice hlukové zátěže (zejména z leteckého provozu). Zde je třeba upozornit, že limity hluku, a letecký provoz nevyjímaje, nejsou stanoveny jako limity znečištění životního prostředí, ale jako limity, při jejichž překročení může dojít k ohrožení zdraví, nikoliv k poškození životního prostředí. Toto konstatování logicky vyplývá i ze skutečnosti, že problematika hluku není v gesci Ministerstva životního prostředí, ale Ministerstva zdravotnictví. Překročení hlukových limitů se řeší podle zvláštních předpisů Ministerstva zdravotnictví na ochranu veřejného zdraví a tento stav nelze zahrnovat do poškozování životního prostředí.“ Takový přístup odporuje např. §1 zák. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, kde je uvedeno:

„Tento zákon zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje

- a) práva a povinnosti fyzických a právnických osob v oblasti ochrany a podpory veřejného zdraví,
- b) soustavu orgánů ochrany veřejného zdraví, jejich působnost a pravomoc,
- c) úkoly dalších orgánů veřejné správy v oblasti hodnocení a snižování hluku z hlediska dlouhodobého průměrného hlukového zatížení **životního prostředí**.“

S naprosto absurdní a nehumánní argumentací, že únosné zatížení životního prostředí nelze vztáhnout k problematice hlukové zátěže, není možno v žádném případě souhlasit. Limity, jejichž překročením může dojít k poškození zdraví, jsou a musí být nezpochybnitelně významnější než limity, jejichž překročením může dojít „jen“ k poškození životního prostředí. Je zcela evidentní, že hluková zátěž území bude hlavním limitujícím faktorem pro využívání území v okolí letišť k bydlení a právě proto se provozovatel trvale a soustavně brání požadavku stanovit maximální přípustnou zátěž prostředí z hlediska zdraví. Jedná se zde s nejvyšší pravděpodobností o zcela zásadní precedens v přístupu k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí a pokud by byl takový přístup provozovatele letišť i zpracovatele dokumentace EIA akceptován, **ztratil by celý proces EIA vlastně jakýkoliv smysl!**

3) Dokumentace EIA nestanovuje meze pro růst letišť z pohledu vlivu na životní prostředí a zdraví lidí žijících v okolí letišť a nehodnotí záměr jako dlouhodobý (hodnocen je pouze stav cca 6 let po uvedení záměru do provozu).

4) Dokumentace EIA nerespektuje a neuplatňuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem, např:

- v případě leteckého hluku je třeba hodnotit i L_{Amax} nebo hladinu hlukové expozice (SEL) nejhluchnější hlukové události a zároveň počet těchto událost;
- hladina hluku v noční době L_{noc} by neměla v okolí staveb přesáhnout hodnotu 42 dB;
- v interiérech budov by hodnoty L_{Amax} neměly přesáhnout hodnoty 42 dB, protože od této hodnoty narůstá počet vědomých probuzení. Prahová hodnota L_{Amax} pro zvýšenou frekvenci samovolných pohybů během spánku a pro změny spánkového rytmu je 32 dB. Počet těchto událostí by neměl být větší než 10-15 za noc, tj. 8 hodin,

- při hodnocení zdravotních rizik u nových projektů např. dálnic, železnic, letišť nebo v plánování je doporučeno použít cílovou hladinu $L_{noc} = 40$ dB

V dokumentaci EIA, v příloze 20, na str. 21 je uvedeno: „V případě nové RWY na Letišti Praha Ruzyně se však nejedná o „vnešení“ nového zdroje hluku do území, resp. do území dosud hlukově nezasaženého, ale o rozšíření stávajícího provozu s cílem snížit expozici hlukem v noční době, což je v souladu se závěry doporučení WHO“.

Toto konstatování je ovšem naprosto v rozporu se skutečností neboť záměr posuzovaný v dokumentaci EIA nezvyšuje kapacitu či provoz letiště úpravou stávajícího dráhového systému, ale dokumentace popisuje záměr, který zvyšuje kapacitu a provoz letiště výstavbou zcela nové dráhy a který navrhuje více jak dvojnásobné zvětšení ochranného hlukového pásma (OHP). Rozšířené OHP by mělo zahrnout velké území, které je nyní v souladu s územním plánem určeno k obytné funkci. Po zprovoznění nové dráhy by mohlo vzniknout letiště s kapacitou drah přes 400 tisíc pohybů za rok, přičemž v dokumentaci EIA je deklarována tzv. cílová kapacita k roku 2020 v úrovni 274,5 tisíc pohybů za rok. Tento záměr by zcela jednoznačně a prokazatelně vnesl hluk do hustě obydlených (příp. chráněných přírodně rekreačních) území nyní leteckým hlukem relativně nezasažených.

Naprosto nedostatečné je omezení provozu v nočních hodinách, uvedený počet letů je průměr za půl roku provozu a tento nepřijatelný způsob omezení připouští např. zcela libovolný počet letů za noc i libovolné rozložení letů během noci. Dokumentace EIA nedoložila nezbytnost navýšování nočního provozu, a navíc noční hluk na stávajícím dráhovém systému lze snížit bez potřeby výstavby nové dráhy optimalizací a zejména respektováním omezení provozu v platných územních rozhodnutích, kterými jsou vydána stávající ochranná hluková pásma.

Je naprosto nepochopitelné tvrzení zpracovatele dokumentace EIA i oznamovatele, že nová dráha umožní snížit hluk v noci, ale přitom záměr navrhuje rozšíření ochranného pásma a i prodloužení ochranného pásma u stávající hlavní dráhy z důvodu nočního hluku do oblasti se stávající obytnou zástavbou. Sama dokumentace EIA tak zcela jednoznačně prokazuje, že záměr by zasáhl zcela nově několik tisíc obyvatel nadlimitním hlukem a zcela nesprávně tak hodnotí situaci po výstavbě dráhy a **připouští ohrožení zdraví obyvatel výrazně nad rámec doporučení WHO i limitů hluku dle nařízení vlády 148/2006 Sb.**

Dále se v dokumentaci se posuzuje vliv na zdraví a životní prostředí pouze k roku 2020, tedy nejvýše cca 6 – 7 let po plánovaném uvedení do provozu, přestože tento dlouhodobý a dosud neomezený projekt umístěný do obydleného území způsobí neustále rostoucí zátěž pro zdraví obyvatel, která bude kulminovat až daleko po roce 2020.

5) Synergické vlivy hluku ze silniční, železniční a letecké dopravy, příp. hluku z motorových zkoušek letadel nebyly posuzovány vůbec, přestože má tato problematika klíčový význam pro desetitisíce obyvatel Suchdola, Bohnic, Čimic, Dolních Chaběr, Dáblic (Březiněvsi) v souvislosti s jižní variantou Silničního okruhu kolem Prahy, jež se nachází v ose leteckého koridoru nové paralelní dráhy! Odkazy ze strany zpracovatelů dokumentací EIA o nemožnosti takového synergického posouzení z důvodu neexistence odpovídajících oficiálních parametrů, příp. že nebylo možno z ČSÚ získat údaje o počtu obyvatelů v jednotlivých lokalitách či objektech, slyšíme již mnoho let. Dokumentace EIA neobsahuje ani identifikaci území ani počty obyvatel, kteří mohou být současně zasaženi více druhy i nadlimitního hluku. Tyto lokality přitom zcela jednoznačně a prokazatelně v okolí letiště v Praze Ruzyně existují. U osob postižených kumulací dvou nebo více druhů hluku bude riziko všech onemocnění nepochybně větší, ale jejich situaci dokumentace EIA nijak neřeší a neposuzuje! Přitom např. Státní zdravotní ústav vydal v lednu 2007 Autorizační návod AN

15/04, verze 2, který se zabývá hodnocením zdravotního rizika expozice hluku vč. synergického působení jeho různých druhů. (Viz kap. 2)

„2. Hodnocení obtěžování u kombinované expozice hluku z různých typů dopravy
Postup je založen na tzv. ekvivalentech obtěžování hluku z jednotlivých druhů dopravy, kde míra obtěžujícího účinku hluku klesá od letecké k silniční a dále k železniční dopravě. Ekvivalenty obtěžování slouží k přepočtu hluku z letecké a železniční dopravy na hladinu akustického tlaku ze silniční dopravy stejné obtěžující úrovně, ke které je pak vztažen očekávaný počet obtěžovaných obyvatel. Postup zahrnuje 5 kroků... „

Tento Autorizační návod SZÚ (a jistě další obdobné odborné podklady) jsou zpracovatelům projednávané dokumentace EIA nepochybně známy. Přesto synergii hlukových zátěží a z toho vyplývající zdravotní rizika houževnatě opomíjejí. **Považujeme za naprosto nezbytné, aby synergické působení různých druhů hluku bylo řádně posouzeno a vyhodnoceno z hlediska zdravotních rizik pro obyvatele. Separátní posuzování hluku (viz též dokumentace EIA ke stavbám 518 a 519 SOKP) má v tomto smyslu zcela nedostatečnou vypovídací schopnost a skutečná zdravotní rizika nemůže v žádném případě vyjádřit!**

Posouzení vlivu na veřejné zdraví je tedy v dokumentaci pojato velmi nedostatečným omezeným způsobem. (O zkrácených a neúplných počtech postižených obyvatel nemluvě.) Ani tak však neobsahuje hodnocení, zda záměr z hlediska ochrany zdraví vyhovuje, nevyhovuje, zda je únosný či ne – jedná se pouze o výčet osob v různé míře postižených leteckým hlukem bez závěrečného stanoviska odborníka na veřejné zdraví. Otázka, jaký počet osob postižených například myokardem nebo hypertenzí je pro zpracovatele přijatelný, zůstává nezodpovězena, pouze se konstatuje:

„Z kvalitativní charakterizace rizika hluku (tj. možných negativních účinků) vyplývá, že hluk z leteckého provozu letiště Praha Ruzyně může vést u obyvatel některých sídel situovaných v okolí letiště ke zhoršené verbální komunikaci (=srozumitelnosti řeči) při jednotlivých pohybech (vzlety a přistání) nad nejbližšími chráněnými venkovními prostory (zejména Přední Kopanina a Na Padesátíku), obtěžování, nepříznivému ovlivnění kvality spánku, zvýšení výskytu hypertenze a případů infarktu myokardu.“

Zpracovatel např. zjistil, že se realizací nové dráhy počet obyvatel s rizikem hypertenze zdvojnásobí, ale zda je to přijatelný nebo únosný stav, již nikde neříká. Jaký je přijatelný počet lidí ohrožených hypertenzí nebo myokardem?

Jaký vývoj bude po roce 2020 při neomezeném růstu provozu, nikdo neřeší a je podivuhodné, že někdo vůbec předkládá projekt, u kterého sám současně konstatuje, že zvyšuje zdravotní rizika, lidem hrozí hypertenze a infarkt a je jasné, že situace se bude neustále zhoršovat.

6) Provoz letiště po rozšíření je vyhodnocen pouze v jediné variantě, která je označena za nejvýhodnější i z hlukového hlediska, ale toto tvrzení o minimalizaci dopadů při navrženém režimu provozu není doloženo. Tento režim navíc evidentně není zaměřen na minimalizaci dopadů na zdraví obyvatel, ale je navržen v zájmu prosazení výstavby nové paralelní dráhy tak, aby vedl k rozdělení zájmů dotčených obcí a městských částí v okolí dráhy s cílem zabránit jejich společnému postupu. Koncentrace provozu a tedy hluku do jednoho území při existenci tří drah je dlouhodobě neudržitelná, ale pro letiště výhodná při prezentaci dráhy a obhajobě nové dráhy. Např. rozdělení zátěže mezi tři dráhy při zpracovatelem dokumentace EIA navržené cílové kapacitě záměru pro rok 2020 a optimalizací tratí by mohla znamenat omezení zdravotních rizik a snad i přijatelný spánek pro všechny, ale tato varianta je nyní nežádoucí a raději se jí zpracovatel dokumentace EIA nezabývá.

7) Nebyl posouzen vliv na území evropsky významnou lokalitu Sedlecké skály prokazatelně zasažené hlukem (vyhlášeno usnesením vlády ze dne 5. října 2009 č. 1247, o nařízení vlády, kterým se

Občanské sdružení Nad Drahaňským údolím

Zaječická 836, 184 00 Praha 8

IČ: 26984199, DIČ: CZ26984199

mění nařízení vlády č. 132/2005 Sb., kterým se stanoví národní seznam evropsky významných lokalit, ve znění nařízení vlády č. 301/2007 Sb.).

8) Nesoulad s územně plánovací dokumentací

Záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací, představuje dopravní stavbu nadmístního významu, která způsobí trvalé překročení zákonných hygienických limitů hluku v území vymezeném platným územním plánem jako obytné, bez vyznačení jakýchkoliv negativních vlivů a omezení.

- Zastupitelstvo hl. města Prahy v 12/2009 schválilo pouze zadání změny ÚPHLMP (Z 939/00),
- změny oproti stávajícímu ÚPHLMP pro výstavbu paralelní dráhy jsou navrženy v Konceptu nového ÚPHLMP,
- současný ÚPHLMP neobsahuje území vyznačené jako Ochranné hygienické pásmo (OHP) po realizaci záměru, tj. území kde nebudou ve venkovním prostoru dodržovány hygienické limity leteckého hluku, neobsahuje vymezení území zasažené hlukem z provozu po rozšíření letiště a neobsahuje ani jakékoliv limity využití území v okolí letiště, které není nyní negativně zasaženo provozem letiště ale po rozšíření bude,
- hluk z nové dráhy zasáhne oblast ve stávajícím ÚPHLMP vymezenou pro obytné funkce (čistě obytné či smíšená zástavba) a oblastí navržené v Konceptu jako rekreační území s řadou přírodních památek, přírodních rezervací včetně území evropsky významné lokality.

9) Dokumentace EIA se nezabývá právními aspekty nadlimitního zatěžování území

Ústavní pořádek ČR obsahuje rovněž Listinu základních práv a svobod, jež ve svém čl. 35 odst. 1 **přiznává každému právo na příznivé životní prostředí**. Toto příznivé životní prostředí je definováno jako prostředí antropogenně zatěžované pouze podlimitně, tedy prostředí znečišťované a zatěžované důsledky lidské činnosti včetně všemožných fyzikálních, chemických či biologických emisí a činitelů (včetně hluku, světla, různých záření, zápachu atd.) v míře, jíž připouštějí české zákony, tedy jež nedosahuje mezních hodnot, limitů, jež nepřekračuje meze tolerance a přípustné četnosti překročení předepsaných hodnot apod. Tuto základní ústavní ideu dále rozvíjí zákon č. 17/1992 Sb. o životním prostředí. Definuje **únosné zatížení území**, a to v §5: "*Únosné zatížení území je takové zatížení území lidskou činností, při kterém nedochází k poškozování životního prostředí, zejména jeho složek, funkcí ekosystémů nebo ekologické stability.*"

Dále definuje **znečišťování životního prostředí** ve svém §8 odst. 1: "*Znečišťování životního prostředí je vnášení takových fyzikálních, chemických nebo biologických činitelů do životního prostředí v důsledku lidské činnosti, které jsou svou podstatou nebo množstvím cizorodé pro dané prostředí.*" Toto znečišťování může být podlimitní, tedy dovolené, nebo nadlimitní, tedy protiprávní.

Dále definuje **poškození životního prostředí** ve svém §8 odst. 2: "*Poškození životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy.*" Poškození prostředí je již jednoznačně pouze nadlimitní a tedy protiprávní.

V §11 tento zákon stanoví, že: "*Území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.*"

V §12 pak uvádí "*Přípustnou míru znečišťování životního prostředí určují mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy; tyto hodnoty se stanoví v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby nebylo ohrožováno zdraví lidí a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí. Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.*"

Konečně v §13 je definována **zásada předběžné opatrnosti**, reagující na nevyhnutelně pouze dílčí poznání reálných souvislostí a na běžnou míru nejistoty a pravděpodobnosti, jež provází lidské poznání světa: "*Lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.*"

Z uvedeného je zřejmý **zákonný zákaz zatěžování kteréhokoli území nad přípustnou míru**, jíž opět jako u příznivého životního prostředí definuje jeho zatěžování lidskou činností pouze v podlimitním rozsahu.

Z toho vyplývá, že veškeré navrhované zásahy v území by měly být provázeny přesvědčivým průkazem, že jejich uskutečněním nedojde k překročení přípustné míry znečišťování prostředí, tedy k nadlimitní zátěži. Pokud již objektivně v důsledku lidské činnosti existuje v daném území nadlimitní zátěž, tedy protiprávní stav, je nutno u navrhovaného zásahu podat přesvědčivý průkaz toho, že provedením tohoto zásahu bude zajištěn pokles zátěže pod předepsané mezní hodnoty - limity. Bez takového průkazu je umístění zásahu nezákonné, ba protiústavní a dotčené orgány i stavební úřady, jež mají hájit vymezené veřejné zájmy, místo toho souhlasí se způsobením bezpráví nebo s jeho prohloubením. Porušují tak zákon a jednají hrubě chybně.

Vzhledem k výše uvedenému požadujeme, aby MŽP vydalo nesouhlasné stanovisko k posuzovanému záměru.

Hana Francová – předsedkyně o.s.