



POSUDEK

dle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

Oznamovatel: Letiště Praha, a.s.

Zpracovatel posudku: RNDr. Vladimír Ludvík
autorizace EIA č. 2081/ENV/11

EKOTEAM

Hradec Králové

duben 2011

POSUDEK

dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

Zhotovitel:

RNDr. Vladimír Ludvík



Ekoteam, Veverkova 1343, 500 02 Hradec Králové

tel.: 498 500 363

Autorizace ke zpracování posudku:

RNDr. Vladimír Ludvík - autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zák. č.100/2001 Sb, dle §19 a §24 č. 2081/ENV/11, osvědčení č. 5278/850/OPV/93

Spolupráce:

Ing. Jaroslav Kubina – vlivy na zdraví

- autorizovaná osoba k hodnocení zdravotních rizik expozice hluku - číslo osvědčení 019/04

- osoba způsobilá pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví osvědčení odborné způsobilosti 1/2008

Ing. arch. Michaela Matoušová, autorizovaný architekt – problematika územního plánování a ochranných pásem

RNDr. Jiří Veselý – vlivy na živočichy a na rostliny, na ekosystémy, vlivy na krajinu

- autorizovaná osoba pro hodnocení dle §67 (č. autorizace OEKI/1595/05) zák. č. 114/1992 Sb.

Ing. Michal Plodek – problematika hlukové zátěže

Kateřina Seifertová – vlivy na ovzduší, metodologie rozptylových studií

Obsah:

I.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE	13
1.	Název záměru	13
2.	Kapacita (rozsah) záměru.....	13
3.	Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území).....	14
4.	Obchodní firma oznamovatele	14
5.	IČ oznamovatele.....	14
6.	Sídlo (bydliště) oznamovatele.....	14
II.	POSOUZENÍ DOKUMENTACE.....	16
1.	Úplnost dokumentace	16
2.	Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení	17
	Posouzení základních údajů	17
	Posouzení údajů o vstupech	56
	Posouzení údajů o výstupech	72
	Posouzení údajů o stavu životního prostředí v dotčeném území	76
	Posouzení údajů o vlivech záměru na veřejné zdraví a životní prostředí.....	77
	Posouzení komplexní charakteristiky vlivů záměru na životní prostředí.....	105
	Posouzení charakteristiky environmentálních rizik	107
	Posouzení použitých metod hodnocení.....	111
3.	Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí	113
4.	Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice 115	
III.	POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	116
IV.	POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	119
V.	VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI	120
	Vypořádání typických připomínek:	120
	1. Stanovení maximální kapacity.....	120
	2. Problematika ochranného hlukového pásma (OHP) a stanovení limitů území.....	121
	3. Problematika Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví	124
	4. Prověření dalších variant umístění plánované přistávací a vzletové dráhy, variant přesunu nákladní dopravy a transferové přepravy cestujících na jiné letiště, přeměny stávajícího letiště Praha/Ruzyně na letiště městského typu ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a rady 2002/30 ES	131
	5. Problematika překročení hlukových limitů.....	132
	6. Posouzení vlivu na území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí a zvláště chráněné části přírody.....	132
	7. Soulad s ÚPD	135
	8. Plnění ekologických limitů z hlediska vlivů hluku	136
	9. Problematika vzniku nového letiště a doporučení WHO	136
	10. Shoda se všemi dotčenými subjekty.....	136
	11. Počty dotčených obyvatel.....	137
	12. Vyhodnocení kumulativních vlivů různých druhů dopravy.....	137
	13. Hodnota nemovitostí	139

14. Riziko havárie letadla	139
15. Vlivy imisí z leteckého provozu.....	139
16. Věta: „Limity hluku nejsou stanoveny jako limity znečištění životního prostředí“	140
17. Záměna dráhy při přistání letadel se silničním okruhem	140
Vypořádání vyjádření veřejnosti k doplněné dokumentaci	142
Ing. Libor Hanus.....	142
Ing. Petr Bezděk, CSc.....	143
Ing. Lenka Bošková.....	144
Ing. Petr Hlávka	149
Ing. Marie Hrdinková	151
Ing. Ondřej Imlauf, Lucie Ballová.....	152
Ing. Jiří Jaroměřský, Ing. Raid Namura, Hana Namurová.....	155
Ing. Zdeněk Jermář, Ing. Václav Houžvi, Zdenka Loucká, Ludmila Pánková, Iveta Jašůrková, Pavla Kadeřávková, Lucie Vondráčková, Ing. Zdeněk Štěl.....	156
Ing. Daniel Kopic.....	158
Ing. Martin Řeháček	161
Ing. Věra Štěpánková.....	163
Pavel Verner	165
JUDr. Zdeněk Obšnajdr, MUDr. Miroslava Obšnajdrová, , Ing. Irena Kučerová, Ing. David Kučera, Dr. Jiří Rathouský, Ing. Zora Rathouská, Ing. Jiří Rathouský, Bc. Adéla Rathouská, Mgr. Danuše Rathouská, Bc. David Rathouský	173
Leonard a Eva Koneční.....	176
Mgr. Hana Bartoníčková.....	176
Miroslav Hodek	182
Aleš Chamrád	182
Miloš Junek.....	188
Josef Jůza.....	196
Jiří Maštera	197
Jiří Navrátil	201
Dobroslav Růžička	201
Ladislav Tržil	202
Jiří Vackář.....	203
Václav Vik, Andrea Viková	204
Petra Barochová	219
Hana Fremerová	221
Eva Pecková	222
Kateřina Svobodová.....	223
Jana Vackářová	223
M. A. Marcela Vichrová	223
PhDr. Helene Berlet	230
PhDr. Vojtěch Brettl.....	233
Veřejnost – vzor č. 1	235
Veřejnost – vzor č. 2	236
Veřejnost – vzor č. 3	238
Jiří Veselka, Stanislava Veselková, Jonáš Veselka, Mojmír Veselka.....	238

Veřejnost + 8 podpisů	240
HPS ESTATES S.R.O.....	240
Vypořádání vyjádření občanských sdružení k doplněné dokumentaci	242
Kamýcké sdružení pro klidné bydlení	242
O. s. Lichoceves – Noutonice.....	244
O. s. Dejmalka	245
O. s. Meluzína.....	247
O. s. Nad Drahaňským údolím	250
Ing. Josef Kůrka, Ing. Eva Kůrková	261
O. s. Občané proti hluku a emisím	262
O. s. Občané proti hluku a emisím	268
O. s. občané proti hluku a emisím a O. s. zdravé Lysolaje	286
O. s. Ochrana životního prostředí v Praze 6 - Sedlci s ohledem na dopravní stavby ...	288
O. s. Osada Sadová.....	290
O. s. Padesátník	291
O. s. přátel Hendlova dvora.....	294
O. s. přátel Hendlova dvora.....	294
O. s. přátel Hendlova dvora.....	300
O. s. Pro přijatelné řešení silničního okruhu na severozápadě Prahy	318
O. s. pro Ďáblice	322
O. s. Suchdol sobě.....	324
O. s. VIA AGNA	325
Občanské sdružení Za kvalitní bydlení v Horoměřicích	327
O. s. Za naši přírodu	329
O.s. Zdravé Lysolaje	330
Společenství pro dům Holubí	333
Společenství vlastníků jednotek objektu Nad Vltavským údolím.....	334
Vypořádání vyjádření samostatných územně správních jednotek k doplněné dokumentaci	340
Hlavní město Praha.....	340
Městská část Praha 4.....	344
Městská část Praha 5.....	344
Městská část Praha 6.....	345
Městská část Praha 7.....	350
Městská část Praha 8.....	350
Městská část Praha 12.....	350
Městská část Praha 13.....	350
Městská část Praha 17.....	351
Městská část Praha-Dolní Chabry.....	351
Městská část Praha - Lysolaje	356
Městská část Praha - Nebušice.....	374
Městská část Praha - Přední Kopanina	376
Městská část Praha - Řeporyje	378
Městská část Praha – Suchdol.....	378
Městská část Praha - Zličín	388

Město Buštěhrad	388
Město Hostivice	388
Město Klecany	398
Město Unhošť	399
Obec Braškov	400
Obec Dobrovíz	400
Obec Dolany	400
Obec Drahelčice	400
Obec Horní Bezděkov	400
Obec Hovorčovice	401
Obec Hřebeč	401
Obec Chrášťany	401
Obec Chrustenice	402
Obec Jeneč	402
Obec Kněžves	402
Obec Koleč	402
Obec Loděnice	403
Obec Malé Kyšice	403
Obec Pavlov	403
Obec Svárov	404
Obec Tursko	405
Obec Úholičky	405
Obec Úhonice	406
Obec Únětice	406
Obec Velké Přítočno	407
Obec Vinařice	407
Statutární město Kladno	407
Středočeský kraj	408
Vypořádání vyjádření dotčených orgánů státní správy k doplněné dokumentaci	409
ČIŽP OI Praha	409
Krajský úřad Středočeského kraje	409
Magistrát města Kladna - Odbor životního prostředí	410
Městský úřad Beroun - odbor životního prostředí	412
Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav – odbor životního prostředí	412
Městský úřad Černošice	412
Městský úřad Roztoky	415
Městský úřad Slaný	415
Magistrát hlavního města Prahy - odbor ochrany prostředí	415
Ministerstvo dopravy	418
Ministerstvo zdravotnictví	419
Ministerstvo životního prostředí - ředitelka odboru odpadů	419
Ministerstvo životního prostředí - ředitel odboru ochrany ovzduší	420
Ministerstvo životního prostředí - ředitel odboru ochrany vod	420
Ministerstvo životního prostředí - ředitelka odboru zvláště chráněných částí přírody	420

Povodí Vltavy	420
Zemědělská vodohospodářská správa	421
Vypořádání vyjádření veřejnosti k původní dokumentaci	423
Vypořádání vyjádření občanských sdružení k původní dokumentaci	428
Vypořádání vyjádření institucí k původní dokumentaci.....	429
Vypořádání vyjádření samostatných územně správních jednotek k původní dokumentaci	429
Vypořádání vyjádření dotčených orgánů státní správy k původní dokumentaci	432
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	433
VII. NÁVRH STANOVISKA	436

Přílohy:

Přílohy na konci posudku EIA:

1. Posudek na „Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010“, které zpracovala Ing. Dana Potužníková - Dvojice paralelních drah RWY 06R/24L letiště Praha Ruzyně, Zpracovatel: Ing. Jaroslav Kubina 2010
2. Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zák. č. 114/1992 Sb. k ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí ze dne 22.2.2011
3. Vyjádření zpracovatelů rozptylové studie k vyjádření Odboru ochrany prostředí M.hl.m. Prahy zn.: S-MHMP-0018805/2010/1/OOP/VI
4. Vyžádané doplňující podklady od oznamovatele k některým nejasnostem ohledně návrhu OHP, limitních izofon a detailních metodických postupů při zpracování rozptylových studií, řešení sekundární prašnosti

Přílohy v samostatných svazcích:

5. Vyžádané Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, Ing. Dana Potužníková 2010 – samostatný svazek
6. Vyžádaná Rozptylová studie – frakce PM₁₀ včetně sekundární prašnosti, RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Ing. Martin Šára, Ing. Jana Bajerová 2010 – samostatný svazek

Seznam použitých zkratk a termínů:

ACI	Airport Council International
ACN	Aircraft Clasification Number
AČR	Armáda České republiky
AGL	Výška nad úrovní země
AIP CR	Letecká informační příručka ČR
AMSL	Výška nad střední úrovní moře
Areál JIH	Část letiště jižně od stávající RWY 04/22, tzv. "Staré letiště"
Areál SEVER	Část letiště severně od RWY 04/22, tzv. „Nové letiště“
ARR	Přistání
ASDA	Použitelná délka přerušeno vzletu – TORA + dojezdová dráha (pokud je)
BARO-VNAV	Barometrical Vertical Navigation ...druh RNAV – tedy prostorové navigace
ATIS	Automatická informační služba TMA
BIS	Označení paralelní RWY
BPEJ	Bonitní půdně - ekologické jednotky
BTX	Benzen, toluen, xylen
CAT	Kategorie RWY
CAA	Civil Aviation Authority = Úřad pro civilní letectví
ČD	České dráhy
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČOV	Čistírna odpadních vod
ČKV	Čistírna kontaminovaných vod
Cw	Zátěžová hodinová kapacita
ČSA	České aerolinie, a.s.
ČSN	Česká státní norma
DGPS	Diferenciální satelitní navigační systém
DEP	Vzlet
DER	Odletový konec RWY
DME	Měřič vzdálenosti –radionavigační zařízení
Dš	Denní špička
EASA	European Aviation Safety Agency
EIA	Proces posouzení vlivu na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb.v platném znění
EZS	Elektronický zabezpečovací systém

FAA	Americký federální úřad pro civilní letectví
FAF	Navigační bod konečného přiblížení
FIX	Navigační bod
FL	Letová hladina
FMS	Letový navigační počítač
GA	Letadla všeobecného letectví
GNSS	Global navigation satellite system / Globální navigační satelitní systém
GPS	Satelitní navigační systém
GP	Sestupový maják
Hlukové kategorie LKPR	Na letišti Praha / Ruzyně jsou letadla rozřazena do pěti hlukových kategorií. Kategorie 1 obsahuje letadla s nejlepšími hlukovými vlastnostmi a kategorie 5 s nejhoršími. Do hlukové kategorie je letadlo zařazeno na základě rozdílu hodnot hlukových hladin uvedených v osvědčení hlukové způsobilosti od limitních hodnot stanovených dle příslušné hlavy části II ICAO Annexu 16/I. Detailnější informace jsou uvedeny v letecké informační příručce AIP CR GEN 4.1
Hš	Hodinová špička
HPJ	Hlavní půdní jednotky
IAS	Indikovaná vzdušná rychlost
IATA	Mezinárodní sdružení leteckých dopravců
ICAO	Mezinárodní organizace civilního letectví
IF	Fix středního přiblížení
IFR	Pravidla pro let podle přístrojů
ILS	Standardní systém přesných přibližovacích majáků
IMC	Meteorologické podmínky pro let podle přístrojů
KBP	Koncová bezpečnostní plocha
Letadla k.p.C	Letadla kódového písmene C s rozpětím křídel do 36 m
Letadla k.p.D	Letadla kódového písmene D s rozpětím křídel do 52 m
Letadla k.p.E	Letadla kódového písmene E s rozpětím křídel do 65 m
Letadla k.p.F	Letadla kódového písmene F s rozpětím křídel do 80 m
LDA	Délka RWY, která je vyhlášena za použitelnou a vhodnou pro dosednutí a dojezd přistávajícího letadla
LKPR	Letiště Praha Ruzyně
LP	Letiště Praha a.s.
LPH	Letecké pohonné hmoty
MD	Ministerstvo dopravy
MM	Místo měření hluku

MSA	Mezinárodní standardní atmosféra
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
MTOW	Maximální vzletová hmotnost
MZd	Ministerstvo zdravotnictví ČR
MZ	Motorová zkouška pohonných jednotek letadla
MŽP	Ministerstvo životního prostředí ČR
N	Kategorie odpadů „nebezpečné„
NEL	Nepolární extrahovatelné látky
NTL	Nízkotlaké potrubí
O	Kategorie odpadů „ostatní„
OB	Odbavovací budova
objekt CHS	Centrální hasičská stanice
OHP	Ochranné hlukové pásmo
OHPL	Ochranné hlukové pásmo letiště
OP	Ochranná pásma letiště
PAU - PAH	Polycyklické aromatické uhlovodíky
PČR	Policie České republiky
PD	Pojezdová dráha
PHM	Pohonné hmoty
PUPFL	Pozemky určené pro plnění funkce lesa
PRG	Letiště Praha Ruzyně
RNAV SID	Standardní přístrojový odlet s přístrojovou navigací
RNAV	Area navigation / Prostorová navigace ... všeobecný pojem pro všechny druhy prostorové navigace
RNS	Radionavigační systém
RVR	Runway visibility range / Dráhová dohlednost ... dohlednost měřená ve směru dráhy
RWY	Vzletová a přistávací dráha
RWY 06R/24L	Označení nové paralelní (bis) dráhy 06(24, 31 a pod.) - označení směru dráhy (azimut zaokrouhlený na desítky s odstraněnou pravou nulou), R - pravá, L - levá
RWY 06L/24R	Nové označení stávající RWY 06/24 po výstavbě paralelní (bis) dráhy
ŘLP	Řízení letového provozu, s.p.
SBAS	Satellite Based Augmentation System ...druh RNAV– tedy prostorové navigace
SID	Standardní přístrojový odlet
SLOT	Přidělený časový interval odletu letadla
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy

THR	Práh RWY
TIN	Celkový anorganický dusík
TMA	Koncová řízená oblast
TS 4	Trafostanice č.4
TWY AA	Pojezdová dráha AA
TWY L	Pojezdová dráha L
TWY M	Pojezdová dráha M
TWY MM	Pojezdová dráha MM
TWY N	Pojezdová dráha N
TWY P	Pojezdová dráha P
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VFR	Pravidla pro let za viditelnosti země
VLD	Vnější linková doprava
VIS	Visibility / Dohlednost ... nejnižší hodnota dohlednosti všemi směry
VOR/DME	Všesměrový radiomaják
VOC	Těkavé organické látky
VOR/DME	Všesměrový maják/měřič vzdálenosti
VKP	Významný krajinný prvek
VPD-RWY	Vzletová a přistávací dráha
VPP	Vzletový a přistávací pás
VRB	Variabilní vítr
VTL	Vysokotlaké potrubí
W32	Označení letové tratě vedoucí do prostoru letiště Ruzyně, hlavní letová trať
TORA	Délka RWY, která je vyhlášena za použitelnou a vhodnou pro rozjezd letadla při vzletu
TODA	Použitelná délka vzletu – TORA + předpolí (pokud je)
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
ZPF	Zemědělský půdní fond
III.B kategorie	Kategorie přiblížení za podmínek nízkých dohledností
I.,II.,III kategorie	Označení typu přístrojové RWY pro přesné přiblížení, čím vyšší číslo, tím možnost přiblížení s nižší výškou rozhodnutí a při nižší dráhové dohlednosti
SLI	Státní letecká inspekce (právní předchůdce Úřadu pro civilní letectví)
NO _x	Oxidy dusíku
PM ₁₀	Suspendované částice
OA	Osobní automobily

LNA	Lehké nákladní automobily
TNA	Těžké nákladní automobily

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. *Název záměru*

Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

2. *Kapacita (rozsah) záměru*

Záměr řeší výstavbu nové paralelní vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24L na mezinárodním letišti Praha/Ruzyně včetně potřebných pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem.

Součástí stavby je i potřebné vybavení dráhy, zásobování energií, potřebné přeložky sítí a komunikací a řešení styku nové dráhy s plánovanými stavbami v okolí letiště. Součástí stavby je rovněž i potřebný rozvoj odbavovacích a parkovacích kapacit v areálu SEVER.

Základní technické parametry dráhy jsou uvedeny v následujícím přehledu, podrobněji potom v kapitole B.I.6.:

- délka dráhy: stavební 3550 m, práh dráhy (THR) 24L trvale posunut o 150 m
- šířka dráhy: 45 m (s nejvyšší únosností)
60 m (základní)
75 m (vč. postranních pásů)
- pás dráhy: délka – přesah 60 m za konec dráhy (resp. dojezdové dráhy) tj. 3670 m
šířka – 300 m
- předpolí: 150 x 240 m pro oba směry (předpolí začíná u THR)
u THR 06R je součástí KBP
u THR 24L je jeho součástí dojezdová dráha
- koncová bezpečnostní plocha (KBP): délka – u THR 06R: 325 m
u THR 24L: 240 m
šířka – 300 m
- únosnost dráhy: odpovídající ACN letadel, která mohou využívat dráhu výše uvedených parametrů

Kapacita záměru

- celkový počet přepravených cestujících za rok 21,2 mil.
- celkový počet pohybů letadel za rok 274,5 tis
z toho celkový počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00) za rok 13,7 tis
- počet pohybů letadel za 6 měsíců v letním období (květen – říjen) 150 960
z toho počet pohybů ve dne za 6 měsíců v letním období 143 600

- počet pohybů v noci za 6 měsíců v letním období 7 360

Kapacita pro charakteristický letový den

– počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin)	820
z toho počet pohybů v denní době (06:00 – 22:00)	780
počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00)	40

Uvažované kapacity se v rámci procesu EIA považují za maximální a vyplývají:

- z respektování navrženého stavebního řešení paralelní dráhy včetně navrhovaných nájezdů a výjezdů na paralelní dráhu
- z respektování stávajících platných standardů a doporučení Mezinárodní organizace pro civilní letectví, vydané na základě čl. 37 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví ve znění přijatém Českou republikou a Společných leteckých předpisů (Joint Aviation Regulations - JAR) vydané Sdruženými leteckými úřady podle předpisů Evropských společenství ve znění přijatém Českou republikou
- z upravené prognózy letiště Praha/Ruzyně do roku 2020

3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj: hl. m. Praha
Středočeský kraj

Katastrální území: Ruzyně
Liboc
Přední Kopanina
Nebušice
Hostivice
Litovice

4. Obchodní firma oznamovatele

Letiště Praha, a.s.

5. IČ oznamovatele

28244532

6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Letiště Praha, a.s.

K Letišti 6/1019

160 08 Praha 6

kontaktní adresy:

Oznamovatel:

Letiště Praha, a.s.

K Letišti 6/1019

160 08 Praha 6

jméno:

Ing. Miroslav Dvořák

generální ředitel a předseda představenstva

telefon:

235 35 09 22, 220 11 31 13

e-mail:

miroslav.dvorak@prg.aero

Projektant:

NIKODEM A PARTNER , spol. s r.o.

Staropramenná 3117/17, 150 00 Praha 5

IČO : 43005098

DIČ : 005-43005098

jméno:

Ing. Arch. Alois Nikodem

telefon:

257324506

fax:

257324504, 257 329 272

e-mail:

firma@nikodem.cz

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

1. Úplnost dokumentace

Dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí předmětné stavby (dokumentace EIA) zpracoval RNDr. Tomáš Bajer, CSc., držitel osvědčení odborné způsobilosti ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona č.100/2001 Sb., č. osvědčení 2719/4343/OEP/92/93, autorizace prodloužena rozhodnutím č.j. 45657/ENV/06.

Původní dokumentace byla na základě požadavku příslušného úřadu doplněna a znovu zveřejněna jako kompletní dílo. K této doplněné dokumentaci se také váže tato část posouzení.

Dokumentace vychází z členění dle Přílohy č. 4 zák. č. 100/2001 Sb.

Dokumentace je velmi podrobná a obsahuje vlastní textovou část dokumentace, souhrn a přílohy (celkem 29) k jednotlivým speciálním vlivům.

Dokumentace je doplněna výkresovou částí.

Vlastní dokumentace v části A - Údaje o oznamovateli splňuje požadavky přílohy č. 4.

V části B - Údaje o záměru je v souladu s požadavky přílohy č. 4 rozčleněno na základní údaje o záměru, údaje o vstupech a výstupech. Z hlediska naplnění podstaty přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. jsou požadavky na obsah dokumentace splněny. Dokumentace splňuje požadavky přílohy č. 4 v uvedené části B.

Část C – Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska obsahové stránky dokumentace naplňuje všechny pasáže v souladu s požadavky přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.

Část D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí je v souladu s přílohou č. 4 zákona rozděleno do 6 kapitol. Z hlediska požadavků zákona č. 100/2001 Sb. lze konstatovat, že jsou naplněny všechny základní požadavky tohoto zákona.

Část E – porovnání variant je řešena dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.

Souhrnné části F – Závěr a G – Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru jsou zpracovány v dostatečné míře pro posouzení dle přílohy č. 4. zákona

Rozsáhlá část H – Přílohy pak dostatečně ilustruje základní vstupní údaje pro zpracování dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

1. Z hlediska úplnosti dokumentace lze konstatovat, že odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb.
2. Vlastní náplň jednotlivých bodů dokumentace je zpracována s dostatečnou vypovídací schopností.

Jednotlivé body jsou podrobně komentovány v další části této kapitoly.

2. **Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení**

Posouzení základních údajů

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

Uvedeny jsou všechny povinné údaje: Obchodní firma, IČ, sídlo, informace o oprávněném zástupci oznamovatele.

Vzhledem k délce probíhajícího procesu EIA na uvedený záměr, v průběhu kterého došlo k určitým změnám v názvu společnosti předkládající nejprve oznámení a posléze dokumentaci EIA lze považovat za vhodné pro přehlednost doložit vývoj změn názvů společnosti a odpovídající rozhodnutí související s těmito změnami, které jsou uvedeny v následující tabulce.

název organizace	datum změny	na základě	důvod změny
Letiště Praha, s.p. IČ:62413376	30.9.2005	Rozhodnutí ministerstva dopravy ze 24.8.2005, č.508/2005-410-PRIV/1, kterým se vydává dodatek č. 6 Zakladací listiny státního podniku Česká správa letišť	změna obchodní firmy
Správa Letiště Praha, s.p. IČ:62413376	6.2.2008	Rozhodnutí ministerstva dopravy ze dne 29.1.2008 o změně obchodní firmy a Zakladací listiny státního podniku Letiště Praha, s.p.	změna obchodní firmy v souvislosti s připravovanou privatizační transformací na a.s.
Letiště Praha, a.s. IČ:28244532	6.2.2008	1. Notářského zápisu ze dne 17.12.2007 o rozhodnutí ČR - Ministerstva financí jako jediného zakladatele o založení společnosti Letiště Praha, a.s. 2. Smlouvy o vkladu privatizovaného majetku státního podniku Správa Letiště Praha, s.p., podle které byl privatizovaný majetek státního podniku s účinností k 1. 12. 2008 převeden postupem dle zákona č. 92/1991 Sb. na Letiště Praha, a. s., která se stala právním nástupcem státního podniku mimo jiné i ve všech soudních a správních řízeních, které souvisejí s privatizovaným majetkem.	založení a.s. v souvislosti se zamýšlenou privatizací státního podniku

Letiště Praha, a.s. je od 1.12.2008 provozovatelem mezinárodního civilního letiště Praha/Ruzyně.

Z výše uvedeného důvodu nastala situace, že některé přílohy, které byly v rámci doplnění dokumentace vypracovány (nebo které zůstávají nezměněny), byly zpracovány pro Letiště Praha, s.p., nebo pro Správu letiště Praha, s.p.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Tato kapitola obsahuje požadované údaje. Co se týče změn oznamovatele během procesu EIA, tak se jedná o situaci, která nijak neovlivňuje proces EIA. Jeho závěrem, cílem a smyslem je stanovení podmínek pro další správní řízení ve stanovisku EIA a tyto podmínky dalších správních řízení jsou závazné pro libovolného stavebníka a provozovatele.

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B. I. Základní údaje

V následujících devíti podkapitolách jsou uvedeny identifikační údaje týkající se záměru – jeho název a zařazení, umístění, charakter a rozsah záměru včetně zdůvodnění potřeby záměru, popis technického a technologického řešení záměru a předpokládané termíny zahájení realizace záměru a jeho dokončení, výčet dotčených územně samosprávních celků a výčet navazujících rozhodnutí.

Předkládaná dokumentace seznamuje se záměrem, podává základní informace o řešení záměru v rozsahu dostačujícím pro potřeby procesu posuzování.

B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1

Název záměru:

Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

Zařazení záměru:

Dle zpracovatele předkládané dokumentace se jedná o záměr v Kategorii I. (záměry vždy podléhající posouzení), bod 9.2. "Letiště se vzletovou nebo přistávací dráhou nad 2100 m". Příslušným orgánem pro zjišťovací řízení je v tomto případě Ministerstvo životního prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.1.2. Kapacita záměru

Záměr řeší výstavbu nové paralelní vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24L na mezinárodním letišti Praha/Ruzyně včetně potřebných pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem.

Součástí stavby je i potřebné vybavení dráhy, zásobování energií, potřebné přeložky sítí a komunikací a řešení styku nové dráhy s plánovanými stavbami v okolí letiště. Součástí stavby je rovněž i potřebný rozvoj odbavovacích a parkovacích kapacit v severním odbavovacím areálu.

Základní technické parametry dráhy jsou uvedeny v následujícím přehledu, podrobněji potom v kapitole B.1.6.:

- délka dráhy: stavební 3550 m, práh dráhy (THR) 24L trvale posunut o 150 m
- šířka dráhy: 45 m (s nejvyšší únosností)
60 m (základní)
75 m (vč. postranních pásů)
- pás dráhy: délka – přesah 60 m za konec dráhy (resp. dojezdové dráhy) tj. 3 670 m
šířka – 300 m
- předpolí: 150 x 240 m pro oba směry (předpolí začíná u THR)
u THR 06R je součástí KBP
u THR 24L je jeho součástí dojezdová dráha
- koncová bezpečnostní plocha (KBP):
délka – u THR 06R: 325 m
u THR 24L: 240 m
šířka – 300 m
- únosnost dráhy: odpovídající ACN letadel, která mohou využívat dráhu výše uvedených parametrů

Oznamovatelem byly stanoveny následující cílové kapacity záměru pro předpokládaný rok 2020

Celkové údaje o provozu LKPR v roce dosažení cílové kapacity

- | | |
|---|-----------|
| – celkový počet přepravených cestujících za rok | 21,2 mil. |
| – celkový počet pohybů letadel za rok | 274,5 tis |
| z toho celkový počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00) za rok | 13,7 tis |
| – počet pohybů letadel za 6 měsíců v letním období (květen – říjen) | 150 960 |
| z toho počet pohybů ve dne za 6 měsíců v letním období | 143 600 |

počet pohybů v noci za 6 měsíců v letním období

7 360

Charakteristický letový den v roce dosažení cílové kapacity

– počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin)	820
z toho počet pohybů v denní době (06:00 – 22:00)	780
počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00)	40

Směrodatný letecký provoz v charakteristickém letovém dni v roce dosažení cílové kapacity

Celkové počty příletů (**ARR**) a odletů (**DEP**) letadel na letišti Praha / Ruzyně v roce dosažení cílové kapacity v denní a noční době, v závislosti na směru RWY

	RWY 24R		RWY 24L		RWY 06R		RWY 06L		RWY 31		RWY 13	
	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP
DENNÍ DOBA	31	261	246	4	78	8	8	85	12	23	16	8
NOČNÍ DOBA	14	14	1	1	0	0	5	5	0	0	0	0
CELKEM	45	275	247	5	78	8	13	90	12	23	16	8

Počty příletů (**ARR**) a odletů (**DEP**) letadel uvažovaných kategorií na letišti Praha / Ruzyně v roce dosažení cílové kapacity v denní době, v závislosti na směru RWY

	RWY 24R		RWY 24L		RWY 06R		RWY 06L		RWY 31		RWY 13	
	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP
PROP	8	68	64	1	20	2	2	23	4	6	4	2
JET do 136 t	21	175	165	3	53	5	5	57	8	16	11	5
JET nad 136 t	2	18	17	0	5	1	1	5	0	1	1	1

Počty příletů (**ARR**) a odletů (**DEP**) letadel uvažovaných kategorií na letišti Praha / Ruzyně v roce dosažení cílové kapacity v noční době, v závislosti na směru RWY

	RWY 24R		RWY 24L		RWY 06R		RWY 06L		RWY 31		RWY 13	
	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP
PROP	3	3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
JET do 136 t	10	10	1	1	0	0	4	4	0	0	0	0
JET nad 136 t	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Uvažované kapacity pro cílový stav lze v rámci procesu EIA považovat za konečné a vyplývají:

- z respektování navrženého stavebního řešení paralelní dráhy včetně navrhovaných nájezdů a výjezdů na paralelní dráhu

- z respektování stávajících platných standardů a doporučení Mezinárodní organizace pro civilní letectví, vydané na základě čl. 37 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví ve znění přijatém Českou republikou a Společných leteckých předpisů (Joint Aviation Regulations - JAR) vydané Sdruženými leteckými úřady podle předpisů Evropských společenství ve znění přijatém Českou republikou
- z upravené prognózy letiště Praha-Ruzyně do roku 2020

Stanovisko zpracovatele posudku:

V dokumentaci se operuje termínem „cílová kapacita“ záměru a s tím, že stanovení „cílové kapacity“ bylo požadováno v rámci vrácení dokumentace k dopracování. Ve skutečnosti bylo v rámci vrácení dokumentace k dopracování požadováno „jednoznačně stanovit maximální kapacitu a limity záměru a k této kapacitě vztáhnout odborné studie“.

Proto je v dokumentaci používaný termín „cílová kapacita“ nahrazen v další části procesu EIA termínem „maximální kapacita“. Tato „maximální kapacita“ je zároveň základním limitem záměru. Pro tuto maximální kapacitu a tento limit má platnost aktuální proces EIA. Nutnost plnění této maximální kapacity je také zdůrazněno samostatnou podmínkou návrhu stanoviska EIA.

Jakékoli případné budoucí úvahy o překročení tohoto limitu by musely být doprovázeny novým procesem EIA a to pro libovolného provozovatele.

B.1.3. Umístění záměru

Kraj: hl. m. Praha
Středočeský kraj

Katastrální území: Ruzyně
Liboc
Přední Kopanina
Nebušice
Hostivice
Litovice

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.1.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Záměr je v bezprostředním kontaktu v okolí letiště s následujícími stavbami:

- silniční okruh okolo Prahy, stavba č. 518, úsek Ruzyně – Suchdol
- přeložka silnice I/6 Praha – Pavlov

– modernizace trati Praha – Kladno, I. a II. etapa

Silniční okruh okolo Prahy, stavba č. 518, úsek Ruzyně – Suchdol

V prostoru před prahem RWY 24L je v souladu s územním plánem hl.m.Prahy navržena trasa Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) konkrétně stavba č.518 Ruzyně - Suchdol.

Vzájemně jsou obě stavby koordinovány na základě několika předchozích studií a koordinačních jednání. Potřebné stavební úpravy zajišťující bezpečnost leteckého provozu a činnost RNS jsou popsány v kapitole B.I.6. posuzované dokumentace.

Přeložka silnice I/6 Praha – Pavlov

Přeložka je realizována u západního konce RWY 06R/24L. Trasa kříží dráhu cca 127 m za prahem 06R. Tato stavba již je realizována. Křížení s dráhou bylo zohledněno při vypracování projektu pro stavební povolení. Trasa silnice je vedena v zářezu, niveleta silnice byla navržena s ohledem na nutné zakrytí v prostoru pásu dráhy, ale rovněž na nutnost zajistit bezproblémové samotížné odvodnění tělesa silnice. Z tohoto důvodu není možné další snížení nivelety silnice.

Rychlostní silnice je navržena v kategorii R 24,5/120 km/hod. Tato komunikace má šířku středního dělicího pásu 3 m. Tento pás je v úseku navrhovaného zakrytí (tunelu) rozšířen na 5 m, aby bylo možné zde umístit střední podporu konstrukce zakrytí. V úseku zakrytí trasy silnice je nutné provést úpravu trasy dešťové kanalizace pro bezproblémové provedení základů stěn zakrytí.

Vzhledem k tomu, že silnice je směrově rozdělená, je možná výstavba zakrytí za provozu na této komunikaci.

Koordinace s výše uvedenými stavbami Silniční okruh okolo Prahy, stavba č.518 úsek Ruzyně – Suchdol a Přeložka silnice I/6 Praha – Pavlov byla prováděna projektantem předkládaného záměru, u něhož jsou rovněž k dispozici záznamy z provedených jednání. Umístění železnice pod úroveň terénu a její zakrytí je vzhledem ke konfiguraci terénu a výškovému vedení trati možné.

Modernizace trati Praha – Kladno, I. a II. etapa

Objekty výstavby nové RWY 06R/24L jsou navrženy tak, aby respektovaly stavbu Modernizace trati Praha – Kladno I. etapa. V místě křížení s pásem RWY a KBP bude trasa kolejové dopravy vedena v tunelu.

Světelnou přibližovací soustavu pro směr 06R křížuje výhledová trasa tzv. rychlodráhy Praha – Kladno, II. etapa. Datum realizace této stavby není v současné době známo. S ohledem na bezpečnost letového provozu je nutné, aby tato železnice byla v místě křížení se světelnou řadou vedena pod úroveň terénu.

V současné době probíhá proces posuzování vlivů na životní prostředí na záměr „Modernizace trati úseku Praha Ruzyně – Kladno, II. etapa“. Technické řešení a koordinace této stavby s předkládaným záměrem z hlediska výše uvedeného křížení světelné

přibližovací soustavy bude zohledněno v další projektové přípravě po stanovení podmínek z obou procesů EIA na oba záměry, které jsou podrobovány režimu posuzování vlivů na životní prostředí. Každopádně součástí předkládané dokumentace je příloha č.5 – Koordinační dokumentace staveb „Modernizace trati Praha – Kladno, II. etapa a „Dráhy RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně (METROPROJEKT Praha a.s., 2006).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Obecně bez připomínek.

B.1.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Každá dopravní infrastruktura musí mít možnost rozšiřování, aby bylo možné zvyšování jejich výkonů v budoucnosti. Zajištění dostatečné kapacity dráhového systému letiště Praha/Ruzyně je nutnou podmínkou rozvoje celého letiště. Vzhledem k tomu, že na tomto letišti je realizováno cca 90% výkonů letecké dopravy státu, je zřejmé, že zvýšením kapacity jeho dráhového systému bude v budoucích časových horizontech kvantitativně i kvalitativně zajištěna převážná část výkonů letecké dopravy v České republice.

Stávající dráhový systém letiště Praha/Ruzyně je tvořen třemi dráhami:

- RWY 06/24
- RWY 13/31
- RWY 04/22

RWY 04/22 je vzhledem k hlukovým opatřením a technickému stavu dlouhodobě uzavřena pro letecký provoz a je využívána pouze pro parkování letadel. Provoz na RWY 13/31 je výrazně omezen hlukovými opatřeními z titulu své orientace, neboť prodloužená osa VPD prochází nad hustě obydlenou městskou zástavbou. Pro stanovení kapacity dráhového systému letiště Praha/Ruzyně z hlediska jeho současné kapacity lze konstatovat, že při akceptování platného protihlukového opatření pro RWY 13/31 a při zohlednění skutečnosti, že RWY 06/24 a RWY 13/31 se vzájemně kříží a jsou tedy provozně závislé a není možné používat obě současně, je deklarovaná špičková hodinová kapacita stávajícího dráhového systému 46 pohybů za hodinu. K zvýšení hodinové špičky z původních 35 na současných 46 došlo po výstavbě a zprovoznění pojezdových drah pro rychlé odbočení u stávající RWY 06/24 a souboru nově přijatých provozních postupů.

V současné době je provoz na letišti Praha/Ruzyně plně koordinován.

I toto navýšení není dostatečné a dráhový systém letiště se tak po otevření Terminálu 2 stal nejslabším článkem kapacity letiště, přičemž poptávka po letecké dopravě dlouhodobě roste. Jediným řešením této situace je výstavba nové paralelní dráhy, která umožní nezávislý provoz (souběžný vzlet z jedné dráhy a přistání na druhé dráze). Toto řešení tak umožní rozložení provozu na větší plochu a tím snížení hlukové zátěže u stávající zástavby, hlavně pak na západní straně Prahy, neboť dojde k výraznému snížení provozu na RWY 13/31. Zároveň bude vytvořena dostačující kapacita dráhového systému k optimalizaci příletových a

odletových postupů, jejíž jediným cílem je snížení hlukové zátěže širšího okolí letiště Praha/Ruzyně.

Svým vlivem na podstatný nárůst kapacity dráhového systému bude mít realizace této dráhy zásadní význam pro kapacitu letiště jako celku. Lze předpokládat, že výstavbou RWY 06R/24L dojde ke sladění kapacit odbavovacího komplexu (odstavovací budovy + odbavovací plocha) a dráhového systému letiště Praha/Ruzyně. Výstavba RWY 06R/24L zvýší špičkovou hodinovou kapacitu dráhového systému na cca 75 pohybů za hodinu, čímž opět dojde k vyrovnání hodinových kapacit odbavovacích budov, odbavovací plochy a dráhového systému. Teprve po srovnání kapacit všech tří částí letiště sloužících k odbavení přilétávajících a odlétávajících letadel bude plně možno využívat infrastrukturu letiště Praha/Ruzyně.

V současnosti je dráhový systém letiště využíván na hranici svých kapacit. Celkově je jeho kapacita využita na více než 80 procent, ve špičkových hodinách dne je obsazen na 100%. Rezerva, kterou tento systém ještě nabízí, je schopna zvládnout minimální nárůst přepravy. Letiště pracuje v kapacitním nedostatku dráhového systému již od roku 2003. Nedostatek kapacity na dráze byl hlavní důvod, proč již v roce 2002 vznikla expertní skupina složená z odborníků provozovatele letiště, služby Řízení letového provozu, pilotů a Úřadu pro civilní letectví. Této skupině nazvané Runway Capacity Team se v průběhu let podařilo dostavbami pojezdových drah, implementací nových postupů a výcvikem personálu zvýšit špičkovou hodinovou kapacitu hlavní dráhy z původních 34 na 46 vzletů a přistání.

Zprovoznění nové dráhy, rovnoběžné se stávající hlavní dráhou, bude znamenat utlumení provozu na vedlejší dráze. Z provozních a bezpečnostních důvodů je nemyslitelné využívat všechny tři dráhy současně. Jakýkoliv pohyb na křižující vedlejší dráze by znamenal faktické přerušení provozu na obou hlavních drahách a letiště by tím svou kapacitu snížilo na polovinu. Vznikl by tak zcela opačný efekt, než má být výstavbou nové dráhy dosažen.

Protože provozní špička je období, kdy je zájem cestujících největší, jedná se o neekonomičtější období z hlediska letecké společnosti. Pokud letecká společnost neobdrží od letiště příletový nebo odletový čas dle svých potřeb, výrazně to pro ní snižuje atraktivitu takové linky. Limitním případem je pak její rozhodnutí linku do Prahy vůbec neotvírat a nabídnout turistům zcela jiné destinace.

Jedinou možností dalšího rozvoje letiště je výstavba nové paralelní dráhy. Dráhový systém fungující na principu dvou nezávislých paralelních drah by letišti plně postačil v uspokojení rostoucí poptávky ze strany cestujících i leteckých společností nejméně na několik příštích desetiletí. Navrhované stavební řešení paralelní dráhy včetně navrhovaných nájezdů a výjezdů na RWY při respektování zejména stávajících standardů a doporučení Mezinárodní organizace pro civilní letectví, vydané na základě čl. 37 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví ve znění přijatém Českou republikou a Společných leteckých předpisů (Joint Aviation Regulations - JAR) vydané Sdruženými leteckými úřady podle předpisů Evropských společenství ve znění přijatém Českou republikou umožní zvýšit špičkovou hodinovou kapacitu dráhového systému na cca 75 pohybů za hodinu.

Takováto provozní špička jak ve stávajícím stavu, tak v časovém horizontu dosažení cílové kapacity činí právě tuto jednu špičkovou hodinu s tím, že k této špičkové hodině se přibližují cca další 4 hodiny v denní době, které však tuto špičkovou hodinu nepřekročí.

Je tedy zjevné, že se nejedná o průměrný údaj o dopravě za hodinu (ale o neekonomičtější období z hlediska letecké společnosti) a pro vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na hlukovou zátěž je za nezbytné považovat údaje týkající se charakteristického letového dne tak, jak jsou tyto údaje prezentovány v dalších částech předkládané dokumentace.

Za standardních podmínek se veškerý provoz bude odehrávat na paralelních drahách, přičemž ta bližší k Praze bude používána primárně pro přistání a vzdálenější převážně pro vzlety. Vedlejší dráha bude využívána pouze v mimořádných situacích, kdy meteorologická situace znemožní bezpečný provoz letadel na hlavních drahách.

V noční době, kdy je provoz redukován z hlukových důvodů na minimum, bude paralelní dráha pro provoz zcela uzavřena.

Vláda České republiky podporuje další rozvoj letiště v Ruzyni již od počátku devadesátých let. V Usneseních vlády ČR č. 99/1991 a 339/1992 bylo uvedeno, že vláda ČR souhlasí s dalším rozvojem mezinárodního letiště Praha/Ruzyně a se zajištěním komplexní obslužné a dopravní infrastruktury, která by odpovídala rostoucímu zájmu cestujících o toto letiště. Kromě jiného se v těchto usneseních rozhodlo o pokračování výstavby letiště v Ruzyni, nikoliv o přípravě nového letiště v jiné lokalitě.

Dalším dokumentem, který dokládá význam pražského letiště, je Usnesení vlády ČR č. 413/1998, kde je ve vztahu ke kapacitě letiště uvedena zmínka „pokračovat v budování nových odbavovacích kapacit“. Toto stanovisko se nepochybně vztahuje také k dalšímu rozšíření dráhového systému.

V Usnesení č. 145/2001 vzala vláda ČR na vědomí Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice, ve kterém je rozvoj dopravních sítí na letištích ČR zaměřen především na rekonstrukci a modernizaci odbavovacího areálu na letišti Praha / Ruzyně, stavbu dalších budov pro cargo a na úpravu vzletových a přistávacích drah. Dále je zde uvedeno, že vlivem stoupajících výkonů ve všech ukazatelích se přibližuje potřeba vybudování další dráhy a návazných systémů.

Kromě vlády ČR patří mezi podporovatele výstavby nové dráhy také Ministerstvo dopravy ČR, které se v dokumentu Dopravní politika České republiky 2005–2013 zavázalo vytvářet podmínky pro modernizaci technické infrastruktury veřejných letišť směřující ke zvýšení kapacity, kvality a bezpečnosti leteckého provozu. Paralelní dráhu je možné považovat za opatření vedoucí k naplnění těchto cílů.

Návrh Politiky územního rozvoje České republiky 2008 (PÚR ČR 2008) byl zpracováván a připravován v nadstandardní a dlouhodobé spolupráci krajů, ministerstev a jiných ústředních správních úřadů. Do procesu pořízení návrhu PÚR ČR 2008 měla možnost se aktivně zapojit i veřejnost, a to již od počáteční fáze jeho přípravy. Pracovní znění návrhu tohoto dokumentu byla průběžně přístupné na webových stránkách MMR. PÚR ČR 2008 je nástroj územního plánování, který na celostátní úrovni koordinuje územně plánovací činnost krajů a obcí a poskytuje rámce pro konkretizaci úkolů územního plánování uvedených ve stavebním zákoně.

Vláda ČR dne 20.7.2009 na svém jednání schválila usnesením č. 929 návrh Politiky územního rozvoje ČR 2008 (celostátní nástroj územního plánování), který byl pořízen Ministerstvem pro místní rozvoj. Materiál byl připravován ve spolupráci s ostatními ústředními orgány státní správy a s kraji.

V části V. – příloha A, pod bodem Letiště (131) L1 je uvedeno vymezení nové paralelní vzletové a přistávací dráhy z důvodů zvýšení kapacity letiště Praha/Ruzyně s následujícími úkoly pro územní plánování:

- a) řešit dopady rozvoje letiště Praha – Ruzyně na územní rozvoj dotčených obcí (zejména hlukové zátěže)
- b) řešit napojení letiště na další druhy dopravy

Uvedené úkoly pro územní plánování jsou komentovány v další části dokumentace následovně:

- ad a) dopady rozvoje letiště jsou řešeny v samostatných přílohách předkládané dokumentace (a to zejména ve vztahu k hlukové zátěži)
- ad b) předkládaná dokumentace pro dosažení cílového stavu v roce 2020 vychází minimálně z realizace záměru „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“. Na tento záměr bylo v rámci procesu EIA vydáno souhlasné stanovisko MŽP pod č.j. 6015/ENV/09 ze dne 26. ledna 2009

Paralelní dráha bude pro českou ekonomiku představovat výrazný impulz. Její provoz a rozvoj navázaných ekonomických oblastí navýší v období let 2012-2020 dle odhadů předních českých ekonomů HDP země o více než 126 miliard korun. Nejvíce bude profitovat hlavní město, jehož HDP se navýší o 71 miliard korun. Ve Středočeském kraji bude nárůst představovat 15,5 miliard korun.

Paralelní dráha a jí generovaný hospodářský rozvoj navíc do roku 2020 vytvoří 17 000 nových pracovních příležitostí. Téměř 5 900 jich vznikne ve Středočeském kraji, 4 200 lidí díky dráze získá nové zaměstnání v Praze, další pak v celé České republice.

Vztah předkládaného záměru k územnímu plánu

Územní záměr rozšíření letiště Ruzyně o předmětnou paralelní dráhu je v ÚPD Prahy sledován od roku 1971 jako „výhled po návrhovém období“ až po poslední platný Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy z roku 1999. Změna upřesňuje jeho územní rozsah a přesouvá záměr do návrhového období, přičemž jej současně zařazuje mezi prospěšné stavby. Takto byla zahrnuta do změny Z 1000/00 a chválena ZHMP 14.9.2006, aniž na ni proběhla v souladu s tehdejšími předpisy SEA (ještě neplatil nový stavební zákon, takže nebylo třeba zpracovávat „vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – dále jen „VVURÚ“). Neprovedení vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) bylo jedním z důvodů, proč Nejvyšší správní soud (dále jen „NSS“) svým nálezením z října 2008 změnu Z 1000/00 zrušil a proč bylo třeba následnými postupy OÚP MHMP i volených orgánů zajistit nápravu NSS vytýkaných vad předchozího procesu. Proto jsou Změny Z 939 a Z 1000/00 připravovány znovu, tentokrát v souladu a aktuálně platnými legislativními předpisy. Proces Vyhodnocení vlivů změny č.939 na udržitelný rozvoj území probíhá nezávisle na předkládané projektové EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zdůvodnění potřeby záměru je bez připomínek. Zde je nutno zdůraznit, že tato povinná kapitola nutně vychází z údajů oznamovatele, který musí zdůvodnit, proč chce záměr realizovat. Její náplň má informativní charakter, nijak neovlivňuje posuzování vlivů na životní prostředí.

B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Součástí předmětné stavby jsou následující části, které vyplývají z provozních potřeb letiště, z příslušných leteckých předpisů, českých technických norem, z umístění stavby do terénu a z koordinace s plánovanými stavbami v okolí letiště :

A. Provozní plochy:

1. vzletová a přistávací dráha RWY 06R/24L
2. pojezdové dráhy
3. odmrazovací stání
4. kompenzační stání

B. Vybavení provozních ploch

1. vizuální navigační zařízení
2. radionavigační zařízení
3. meteorologické zařízení

C. Pohybové plochy

1. rozšíření odbavovací plochy D u plánovaného odbavovacího Prstu D (OP D2)

D. Ostatní plochy

1. stání pro motorové zkoušky v severní hangárové zóně
2. manipulační plocha v hangárové zóně
3. doplnění a úpravy center řízení
4. zázemí pro odmrazovací stání

E. Energetické zabezpečení

F. Vodohospodářské řešení

1. odvodnění zpevněných ploch
2. zatrubnění stávajícího otevřeného odpadu dešťových vod před retencí u ČOV a ČKV JIH

G. Dopravné stavby

1. obslužné komunikace pro příjezd obsluhy k novým zařízením vybavení drah
2. mostní objekty pro mimoúrovňové křížení obslužné komunikace
3. spojovací komunikace mezi severním a jižním areálem letiště

4. tunel (zakrytí) na plánované rychlostní komunikaci R/6 pro mimoúrovňové křížení s RWY 06R/24L a s pásem dráhy vč. potřebného technologického vybavení a dopravních opatření a vč. kabelové trasy pro přenos dat z monitorování tunelu na cestmistrovství Fialka
5. dvojitý tunel na spojovacích komunikacích pro mimoúrovňové křížení s pásem dráhy a KBP, vč. potřebného vybavení a přenosu dat
6. přeložky sítí v prostoru stavby
7. kolektory a kabelovody pro nové rozvody a přeložky
8. demolice ploch
9. bezpečnostní oplocení letiště v rozsahu nových záborů pro tuto stavbu
10. stěna a konstrukce zakrývající větev 104A MÚK Ruzyně + podjezd pro obslužnou komunikaci.
11. přístupová cesta na západní straně pro zajištění přístupu na pozemky v oblasti mezi novou RWY 06R/24L a stávající RWY 06/24

V následujícím přehledu je uveden stručný popis rozhodujících součástí stavby.

A. Provozní plochy:

Vzletová a přistávací dráha RWY 06R/24L

Stanovení základních parametrů dráhy vychází z požadavků provozovatele letiště a jeho uživatelů (pilotů dopravních letadel a řídicích letového provozu) zpracovaných v dokumentu „ZADÁVACÍ DOKUMENTACE RWY 06R/24L – Provozní požadavky“ a aktuálních znění leteckých předpisů (zejména L14, Doc 8168 a Doc 4444) a je rovněž ovlivněno stávající a plánovanou zástavbou v okolí letiště.

Umístění a délka dráhy byly stanoveny v dříve zpracovaných studiích, týkajících se této stavby, a dokumentacích, zabývajících se koordinací se stavbami v okolí letiště, zejména se stavbou č.518 Silničního okruhu kolem Prahy (viz dále).

Délka dráhy byla zvolena s přihlédnutím k předpokládané skladbě typů letadel, která hlavně (tj. s vysokým procentem podílu) budou v budoucnosti využívat letiště. Rovněž bylo přihlédnuto k faktu, že nová dráha RWY 06R/24L bude převážně určena pro přistání, přičemž stávající RWY 06/24 (při zprovoznění paralelní dráhy bude přejmenována na 06L/24R) bude určena primárně pro vzlety.

Základní parametry dráhy :

- osová vzdálenost od stávající RWY 06/24: 1.525 m
- délka dráhy: stavební 3.550 m, práh dráhy (THR) RWY 24L bude trvale posunut o 150 m
- šířka dráhy: 45 m
75 m (vč. postranních pásů)
- pás dráhy: délka – 3.670 m (60 metrů před a za stavební délku RWY)
šířka – 300 m (150 metrů od osy RWY)

– předpolí: za konci obou směrů RWY

délka – 240 m

šířka – 150 m

– koncová bezpečnostní plocha (RESA): za konci obou směrů RWY

délka – 240 m

šířka – 120 m (300 m v prvních 150 m za pásem dráhy)

– únosnost dráhy: bude odpovídat ACN vytipovaných kritických letadel (A340-500, 600) tzn. PCN minimálně 75/R/B/X/T resp. 80/F/B/X/T

Umístění prahu dráhy RWY 24L je dáno (jak již vyplývá z výše uvedeného) situováním MÚK Ruzyně silničního okruhu, umístění prahu RWY 06R pak obytnou zástavbou města Hostivice a obcí Jeneč.

Trvalé posunutí prahu RWY 24L o 150 m je navrženo z důvodu situování trasy silničního okruhu kolem Prahy a umístění MÚK Ruzyně v prostoru před dráhou. Tato MÚK je umístěna v souladu s územním plánem (ÚP) hl. m. Prahy. Ponechání prahu RWY 24L na skutečném konci dráhy by si vyžádalo zakrytí hlavní trasy silničního okruhu v délce min. 180 m (v rozsahu RESA) a rovněž by došlo k výškovým problémům s vykřížením provozu na rampě č.104 MÚK s provozem RNZ a s návěstidly přibližovací soustavy.

Zkrácení dráhy na 3.400 m (týká se pouze přistání ve směru RWY 24L) by nemělo mít výrazný vliv na využitelnost dráhy a je provozně akceptovatelné.

Niveleta dráhy v podstatě kopíruje terén, kromě úseků u obou konců dráhy. U THR 06R je niveleta navržena s ohledem na konstrukci tunelu silnice I/6 (uvažuje se krytí horního povrchu stropu tunelu min. 0,90 m). Sklony dráhy jsou však v souladu s požadavky předpisu L14 (max. sklony jsou menší než povolené pro kódové číslo 4, jsou dodrženy předepsané viditelnosti překážek na dráze a viditelnost koncové příčky). Konec dráhy RWY 06L je navržen ve stoupání z důvodu, aby přibližovací překážková plocha a vzletová překážková plocha se dostala co nejvýše nad větve křižovatky na Silničním okruhu.

Vozovka dráhy se předpokládá u prahů s cementobetonovým krytem, ve střední části se živičným krytem.

Příčný sklon dráhy bude střečovitý.

Pojezdové dráhy (TWY)

Základní parametry :

šířka - 25 m (v přímém úseku)

- 44 m (vč. postranních pásů)

max. podélný sklon : 1,25 %

max. příčný sklon : 1,5 %

rozšíření v obloucích je navrženo na průjezd letadla typu B-747, B-777 a A-340-600

Celková základní šířka drah včetně postranních pásů je zatím zvolena pro letadla k.p. E, protože provoz letadel k.p. F bude, alespoň zpočátku, minimální a nárůst zpevněné plochy je velmi výrazný (16 m² na 1 m dráhy). Rozšíření je vždy možné provést dodatečně v trasách podle provozních potřeb letišť. Konstrukce vozovek se předpokládá živičná, únosnost stejná jako u RWY. Pro lepší orientaci jsou dále popisované pojezdové dráhy označeny písmeny (příp. písmenem a číslem)

Výjezdy z RWY

jsou (kromě výjezdů na obou koncích dráhy) navrženy jako pojezdové dráhy pro rychlé odbočení. Po dohodě s provozovatelem letiště a Řízením letového provozu ČR (ŘLP) jsou situovány v následujících vzdálenostech od prahů (tečný bod oblouku výjezdu)

RWY 24L : 1382 m, 1900 m a 2500 m (TWY K1-K3)

RWY 06R : 1480 m, 1900 m a 2500 m (TWY K4-K6)

Jedná se o výjezdy směrem k severnímu odbavovacímu areálu. První výjezdy jsou umístěny s ohledem na to, aby plynule navazovaly na další pojezdové dráhy směrem k odbavovací ploše SEVER. Druhý a třetí výjezd je optimalizován pro střední a těžká proudová letadla.

Výjezdy k odbavovací ploše JIH nejsou navrženy jako rychlostní a jsou ve vzdálenostech:

RWY 24L : 480 m (TWY P) a 1.325 m (TWY L), event. je možné odbočení na RWY 13 ve vzdálenosti 1.755 m

RWY 06R : 1.460 m (na RWY 13), 1.920 m (TWY L) a 2.680 m (TWY P)

Nájezdy na RWY

jsou umístěny po třech, v místě obou konců dráhy (ve směru od odbavovací plochy SEVER). Nájezdy jsou řešeny jako provozně nezávislé TWY pro flexibilnější řazení letadel na odletu. Dva nájezdy jsou umístěny vždy na začátku RWY, třetí (určená pro malá letadla) je posunut o cca 500 m (tzv. intersection take-off).

Na každém nájezdu jsou zřízena dvě vyčkávací místa, jedno ve vzdálenosti cca 90 m od osy RWY 06R/24L pro běžný provoz, druhé ve vzdálenosti cca 150 m od osy pro provoz za nízkých dohledností (CAT II/III).

Nájezdy letadel na dráhu odbavovacího prostoru JIH budou možné pouze z TWY P (v místě 480 m za THR RWY 24L). Letadla pro směr RWY 06R budou muset využívat nájezdy od odbavovacího prostoru SEVER, tzn., že budou muset nejdříve překřížit vlastní dráhu.

Kryt vozovek se předpokládá živičný, v místech vyčkávacích ploch u obou prahů pak tuhý (cementobetonová deska)

Pojezdové dráhy k odbavovacím plochám SEVER a VÝCHOD

- Podél celé RWY 06R/24L je navržena paralelní pojezdová drána, přičemž před prahem RWY 06R, odbavovací plochou D2 a hangárovou zónou jsou z důvodu silnějšího provozu navrženy dvě paralelní TWY - M1 a M2. Systém paralelních TWY je navržen tak, aby umožňoval jejich dobudování v budoucnu, bude-li taková potřeba.

Osová vzdálenost bližší pojezdové dráhy (TWY M2) a RWY je 190 m pro možný provoz letadel k.p.F. Osová vzdálenost paralelních pojezdových drah je 80 m pro souběžný provoz letadel k.p.E. Větší vzdálenost není z důvodu stávající a výhledové výstavby možná, kromě toho případný provoz letadel k.p.F bude velmi výjimečný. Tato osová vzdálenost je u prahu RWY 24L v místě odmrazovacích stání zvětšena na 90 m, aby byl možný případný pojezd letadla k.p.F po TWY M2 při stání letadla k.p.E v prostoru odmrazovacích stání a naopak.

- Pro pojezd letadel na odbavovací plochy Sever a Východ jsou navrženy rovněž dvě paralelní (resp. téměř paralelní) pojezdové dráhy - TWY L1 a TWY L2.

Jedna je navržena jako rovnoběžná se RWY 13/31 pro letadla k.p. E v vzdálenosti 182,5 m, aby tak byl vytvořen potřebný prostor pro rozvoj odbavovacího areálu (odbavovací ostrov E - viz Výhledová studie letiště). Protože se s využíváním RWY 13/31 pro vzlety a přistání při provozu dvou paralelních RWY nepočítá, nebude případný a poměrně řídký pojezd letadla k.p. F vadit (výhledová výstavba však bude umístěna v předepsané vzdálenosti pro letadla k.p. F).

Druhá pojezdová dráha TWY L1 je umístěna rovnoběžně s okrajem odbavovací plochy D1 u západní fasády Terminálu 2. Tato pojezdová dráha je navržena obdobně jako pojezdová dráha v zálivu mezi odbavovacími Prsty B a C. Její hlavní osa je navržena tak, aby bylo možné odbavovat na OP D1 letadla k.p. D a zároveň byl možný pojezd letadel k.p. „F“. Šířka dráhy je však navržena tak, že umožňuje umístit rovněž dvě další osy (L1 „blue“ a L1 „orange“) pro alternativní nezávislý pojezd letadel k.p. C (vzdálenost os 44 m). Bude tak rovněž možný současný pojezd letadla k.p. C a vytlačování letadla ze stání.

Obě pojezdové dráhy (L1 a L2) budou přímo napojeny na první rychlé odbočení z RWY 06R/24L (TWY K1 a TWY K4) na opačné straně se napojí na stávající TWY F a TWY H. TWY L1 se na jižní straně za RWY 06R/24L napojí zpět na stávající TWY L.

Stávající TWY M se zruší.

Stávající část TWY L mezi novou RWY 06R/24L a TWY F se zruší.

Pojezdové dráhy k odbavovacím plochám JIH

Pro pojezd na OP JIH se provedou pojezdové dráhy v nejnútnejším rozsahu:

- pojezdová dráha (TWY T) ve vzdálenosti 190 m jižně od RWY 06R/24L mezi RWY 13/31 a TWY L
- pro napojení prvního výjezdu (ve směru RWY 24L) se zrekonstruuje stávající úsek TWY P mezi OP-J a RWY 04/22, včetně rozšíření na 23 m a vybudování postranních zpevněných pásů a zrekonstruuje část původní RWY 04/22 (změní se na pojezdovou dráhu).

Stávající TWY R bude zrekonstruována a doplněna o postranní zpevněné pasy.

Stávající TWY P mezi novou RWY 13/31 a RWY 04/22 se zruší.

Stávající TWY N se zruší v plném rozsahu.

Část stávající RWY 04/22 od THR RWY 22 po část upravenou na pojezdovou dráhu se zruší.

Odmrazovací stání

Odmrazovací stání jsou popisována u provozních ploch, protože jsou součástí pojezdové dráhy TWY M1.

Pro vzlety ve více využívaném směru RWY 24L se provedou na této TWY před nájedy na THR RWY 24L tři stání pro odmrazování letadel se stejnými parametry jako stávající stání na TWY AA. Odmrazovací stání budou určena pro letadla k.p. C (západní), k.p. E (střední) a k.p. F (východní). Stání mají tvar osmiúhelníku a jsou umístěna tak, aby při odmrazování letadla k.p. E byl možný pojezd letadla k.p. F na sousední paralelní TWY M2 bez omezení a naopak.

Protože jsou stání součástí pojezdové dráhy, jsou v místě odmrazovacích stání navrženy spojky mezi oběma paralelními dráhami (TWY M1 a M2), aby v případě provádění odmrazování na stání nebyl blokován pojezd letadla po TWY M1 na vzlet ve směru RWY 24L, případně nájedy letadla na druhé odmrazovací stání.

Kompenzační stání

Výstavbou nových pojezdových drah TWY M1 a TWY M2 dojde ke zrušení stávajícího kompenzačního stání umístěného u hangáru F na opačné straně stávající TWY M. Náhrada za výstavbou zrušené kompenzační stání bude vybudována na části zrušené TWY P (mezi RWY 04/22 a TWY L). Rozměry plochy jsou 70 x 70 m a umožní otočení letadla typu B747-400 nebo A330.

Vzdálenost pevných objektů (stávajících i plánovaných) od středu stání bude min. cca 200 m. Stání nebude osvětleno.

B. Vybavení provozních ploch

Oba směry RWY 06R/24L budou vybaveny tak, aby splňovaly podmínky pro přesné přístrojové přiblížení CAT IIIB tj. při dráhové dohlednosti 50 m bez udání výšky rozhodnutí (= plně automatické přistání).

Vybavení provozních ploch zahrnuje:

Vizuální navigační zařízení

- denní značení a značky
- světelné zabezpečovací zařízení (světelná návěstidla a prosvětlené znaky)

Radionavigační zařízení

- Přesné přibližovací majáky systému ILS (Glide Path a Localizer)
- Měřiče vzdálenosti DME (spojeno s ILS)
- Přemístění všesměrového majáku VOR

Z hlediska vlivů na životní prostředí tato zabezpečovací zařízení nejsou významná.

Meteorologické zařízení

- 3x transmissometr (měření dráhové dohlednosti) – v každé třetině dráhy;
- 3x měřič rychlosti a směru větru – v každé třetině dráhy;
- 2x ceilometr (měření výšky oblačnosti) – cca 900 m před THR
- 2x měřiče stavu povrchu RWY – sondy zabudovány v dráze
- Případně další vhodná zařízení (měřič bouřkové aktivity, měřič profilu větru, měřič stříhu větru apod.) dle skutečných potřeb.

Z hlediska vlivů na životní prostředí tato zabezpečovací zařízení nejsou významná.

C. Odbavovací plochy

Rozšíření odbavovací plochy D u plánovaného odbavovacího Prstu D (OP D2)

Jedná se o rozšíření odbavovací plochy D1, která je před jihozápadní fasádou Terminálu 2, a to podél plánovaného odbavovacího prstu D v prostoru mezi Terminálem 2 a centrální hasičskou stanicí u Hangáru F. Rozměry a tvar odbavovací plochy D2 umožní umístit zde odbavovací stání s poměrně velkou variabilitou.

Příjezd na stání bude po TWY L1 a TWY M1, které jsou umístěny tak, aby po nich byl možný pojezd letadel k.p.E bez omezení. Šířka plochy (vč. pojezdového pásu TWY M1) je cca 105 m + obslužná komunikace podél severního okraje š. 10 m. Délka plochy je cca 720 m (ve střední části).

Vozovka odbavovací plochy bude tuhá (s cementobetonovým krytem), vozovka obslužné komunikace bude živičná. Pro noční provoz bude plocha osvětlena.

D. Ostatní plochy a stavby

Stání pro motorové zkoušky v severní hangárové zóně

V rámci výstavby paralelní RWY 06R/24L bude zároveň dokončena výstavba nového motorového stání s protihlukovým vybavením pro motorové zkoušky dopravních letadel. V projektové dokumentaci k záměru se předpokládá umístění stání v hangárové zóně, zhruba 350 m severně od příletového prahu nové RWY 06R/24L. Situaci znázorňuje obr. 8 a obr. 9 v příloze č.17 předkládané dokumentace. V této příloze je podrobněji vyhodnocena hluková zátěž vyvolaná motorovými zkouškami na novém motorovém stání v hangárové zóně.

Půdorysné rozměry celého stání budou cca 139 x 93,50 m. Pro provoz po západu slunce bude stojánka osvětlena.

Manipulační plocha v hangárové zóně

Pro přetah letadel z hangárové zóny ke stání pro motorové zkoušky se od stávající plochy před hangárem F provede manipulační plocha šířky 23 m. Plocha je navržena tak, aby respektovala pozdější výstavbu ploch v hangárové zóně.

Manipulační plocha se napojí na novou pojezdovou dráhu TWY M1 v prostoru mezi odmrazovacími stáními. U stání pro motorové zkoušky se na opačné straně plochy provede pro bezpečnou manipulaci s letadly při zatlačování na stojánku obdélníkové rozšíření.

Konstrukce vozovky bude vzhledem k budoucímu rozšíření na manipulační plochy u hangárů tuhá.

Doplnění a úpravy center řízení

V návaznosti na zřízení nové vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24L bude nutné zřídit nová pracoviště ŘLP a upravit některá stávající. Půjde zejména o pracoviště GMC, TWR, APP, která se nacházejí v objektech ŘLP na letišti a v době předpokládané výstavby nové RWY v novém řídicím centru v Jenči. Rozsah těchto úprav vyplyne zejména z aplikovaných postupů a organizace řízení letového provozu. Související úpravy proběhnou v provozních objektech bez jakéhokoliv dopadu na územní řízení.

Zázemí pro odmrazovací stání

Provozní objekt

Pro zajištění odmrazování se u těchto stání zřídí potřebné zázemí: provozní objekt pro obsluhu (denní místnost, sociální zázemí a elektrokotelna pro přípravu TUV pro odmrazování) - zastavěná plocha cca 125 m² + nadzemní nádrže pro skladování odmrazovací kapaliny o celkovém objemu cca 60 m³.

Komunikace

Provozní objekt a sklady jsou napojeny pozemními komunikacemi přímo na odmrazovací stání. Vozovka na odmrazovacím stání bude s cementobetonovým krytem, obslužné komunikace budou živičné. Součástí bude i odstavná plocha pro 4 odmrazovací vozidla.

Zásobování vodou

Zajištění potřeby provozní vody, požární a pitné v tomto prostoru je navrženo přípojným řadem o DN 150 z nového vodovodního řadu, řešeného v rámci přeložky propojovacího vodovodu mezi vodárnami JIH a SEVER. Tento nový vodovodní řad o DN 200 bude ukončen u SV rohu výhledového hangáru G. Voda bude v prostoru odmrazování letadel užívána pro sociální zařízení v provozním objektu, k přípravě teplé vody (roztoku) pro odmrazování letadel a pro požární účely.

Odkanalizování

Splaškové odpadní vody z provozní budovy budou odvedeny splaškovou kanalizační přípojkou o DN 150 k blízké stoce „I“ – viz přeložka. Tyto odpadní vody odpovídají kvalitou požadavkům provozního řádu letištní kanalizace (jde o běžné městské splaškové vody) a i kapacitě stávající letištní ČOV+ČKV JIH.

Dešťové vody z uvedeného prostoru, ze střech a zpevněných komunikačních ploch, budou připojeny krátkými přípojkami o max. DN 300 do nové dešťové kanalizační stoky vedené tímto areálem k letištní ČOV+ČKV JIH. Podmínkou je předchozí realizace „Rekonstrukce ČOV+ČKV JIH“ (její zkapacitnění). Zkapacitnění ČOV+ČKV JIH pod názvem „Rozšíření ČOV+ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ bylo podrobena samostatnému procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Závěr zjišťovacího řízení ze dne 02.08.2007 pod č.j. S-

MHMP-062663/2007/OOP/VI/EIA/325-2/Žá je doložen v příloze č. 22 posuzované dokumentace.

Podmínkou pro odkanalizování odpadních vod z prostoru odmrazovacích stání a skladu odmrazovacích kapalin je zachycení a oddělení jejich odtoků dešťových vod od odtoků z okolních ploch a osazení akumulčních nádrží o obsahu 120 m³ u každého odmrazovacího stání.

Na přípojkách akumulčních nádrží budou armaturní šachty, umožňující i přepojení odtoků přímo do technologické odpadní stoky, vedené k ČKV JIH. Hloubka této stoky u odmrazovacích stání bude umožňovat úplné vypuštění akumulčních nádrží do této stoky. Profil stoky bude DN 300 až 400 mm, celková délka 1100 m. Stoka bude ukončena u nádrže 1000 m³ na zachycené odmrazovací kapaliny v prostoru ČKV JIH. Část této stoky uvnitř oplocení ČKV JIH bude realizována v předstihu, jako součást stavby „Rozšíření ČOV+ČKV JIH, 3. etapa“, ke které je již k dispozici závěr zjišťovacího řízení z procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Kapacita této přípojné stoky bude umožňovat dodatečné doplnění dalšího (třetího) odmrazovacího stání. Odtokové množství srážkových vod – letní max. 140 l/s, pro zimní období max. 50 l/s.

S ohledem na možné znečištění odváděných dešťových odpadních vod je nutno zajistit odolnost a těsnost navrhovaných přípojných kanalizačních větví, přípojek, šachet a vpustí (proti působení používaných chemických odmrazovacích kapalin). Předpokládá se použití sklolaminátových potrubí a dodatečná povrchová ochrana betonových výrobků u výrobců.

E. Energetické zabezpečení

Řešení zásobování energiemi dráhy RWY 06R/24L vychází přednostně z požadavků stanovených předpisem L14, dále pak dříve vypracovanými studii energetického systému LKPR, v neposlední řadě také závěry s projednání uvedeného řešení se složkami Letiště Praha, a.s..

Řešení vyplývá z potřeb zajištění napájení dráhových systémů RWY, dále pak z nutnosti napájení meteo zařízení, radionavigačních zařízení atd. Současně bude zajištěno napájení odběrů v obou tunelech, dále pak napájení odběrů v navrhovaných kolektorech. V neposlední řadě je řešeno vybavení TS 24 v takovém rozsahu, aby nahradila funkci stávající TS JIH z pohledu napájecího bodu dráhového napěťového systému v hladině 6kV.

Celý výše uvedený systém bude řešen vybudováním třech trafostanic označených TS 24, TS 25 a TS 26. Trafostanice TS 24 bude osazena severně od prahu 24L, stanice TS 25 nedaleko křížení RWY 06R/24L a RWY 13/31 a stanice TS 26 jižně od prahu 06R.

Při návrhu je aplikován systém, kdy zařízení sloužící pro provoz RWY (tedy vlastní systém SSZ, meteo zařízení, radionavigační zařízení atd.) budou napájeny ze sítě 6kV a zařízení ostatní (míněno napájení zařízení v tunelech, kolektorech atd.) bude napájeno ze sítě 22kV.

Podrobněji je tato problematika řešena v dokumentaci pro územní řízení. Z hlediska vlivů na životní prostředí energetické zabezpečení není významné.

F. Vodohospodářské řešení

Odvodnění zpevněných ploch

Stávající dešťová kanalizační síť v jižní části letiště byla budována postupně od roku 1936 až do současné doby. Profily hlavních stok „A“ až „G“ svou kapacitou vyhovují současným potřebám a zajišťují i určitou rezervu pro nárůst zpevněných ploch a tomu odpovídajícího množství srážkových vod. Hlavní stoky jsou o profilech 1300/1950, 1500, 1250, zatrubnění částí stávajícího otevřeného odpadu dešťové kanalizace z letiště je o DN 2200. Z hlediska územních požadavků lze konstatovat, že navrhované úpravy a rozšíření dešťové stokové sítě nevybočí z prostoru stavby nových RWY, TWY, odmrazovacích stánek se sociálně–provozním objektem a stání pro motorové zkoušky v hangárové zóně. Výjimkou bude stoka „O“ pro odvodnění koncentrovaných odtoků z odmrazovacích ploch na TWY M1, která bude ukončena až u oplocení ČOV+ČKV JIH.

V rámci předkládaného záměru bude nutno realizovat následující stavby:

- **Odkanalizování odbavovacích ploch** před Prstem D, hangárem F, dalšími výhledovými OP, hangáry v této oblasti a TWY M1 bude řešeno novou stokou „M1“ a „M4“. Stoka „M1“ bude vedena samostatně, se zaústěním až do spojné komory na začátku zatrubněného odtoku z letiště. Koncový profil stoky „M1“ bude DN 1000. Do této spojné komory bude dále přepojena stávající kanalizační stoka „D“ o profilu DN 1500 a stoka „A“ o profilu DN 1300/1950. Stoka „M4“, pro odkanalizování zpevněných letištních ploch z hangárové zóny a části TWY M1 před prahem 24L bude zaústěna přímo do spojné komory na hlavní stoce vedené k ČKV JIH, která již bude součástí čistírny. Koncový profil DN 1000.
- **TWY M2** bude odkanalizována do stávající stoky „F“ o DN 600, původně sloužící pro odvodnění zrušené části TWY M.
- Západní část **TWY M1** bude odkanalizována stokou M.3, napojenou do stávající stoky o DN 600 až DN 800, vedené podél RWY 13/31 k ČKV SEVER. Jde o v současné době nefunkční stoku, původně sloužící k odkanalizování již zrušené RWY 08/26
- **TWY L1** bude odkanalizována do kapacitně i výškově připravené stoky G6 s jejíž výstavbou se počítá v rámci stavby Odbavovací plochy D1.
- **TWY L2** bude odkanalizována do stávající stoky „B“(sever) o DN 800 až DN 1000, vedené k ČKV SEVER. Tato stoka odvodňuje stávající – rušenou TWY L o stejné odtokové ploše, napojením TWY L2 nedojde ke změně odtokových poměrů k ČKV SEVER.
- **Západní část RWY 06R/24L** bude odkanalizována stokami A.1 a A.2, zaústěnými do stávající stoky „A“.
- **Východní část této RWY** bude zaústěna do stávajících stok „B, C a D“. Výjimkou bude část u prahu 24L, která spolu s TWY N bude odkanalizována novou stokou „N“ zaústěnou do koncového úseku stoky „M4“. Koncový profil stoky „N“ bude DN 700
- **Odmrazovací stání** a prostor stáčení a uskladnění odmrazovacích kapalin budou odkanalizovány stokou „O“. Odděleně od ostatních dešťových vod budou odkanalizovány přímo do ČKV JIH, profil DN 400

- **Stávající stoka „H“** o DN 700, odvodňující administrativně provozní a ubytovací areál mezi ulicí K Letišti a silnicí I/7 bude v místě zahloubení spojovacích komunikací mezi letištním areálem JIH a SEVER přeložena do pruhu mezi těmito komunikacemi. S ohledem na spád komunikací bude profil překládané stoky DN 800, od oblouku u silnice I/7 bude DN 1000 až DN 1100, s ohledem na výhledové připojení srážkových vod z předpokládané výstavby v povodí této stoky. Kromě odkanalizování uvedeného areálu, včetně jeho výhledového rozšíření o další administrativní a případné obchodní aktivity, bude tato přeložka „H“ sloužit i k odkanalizování zahloubených spojovacích komunikací, včetně tunelů pod RWY 06R/24L. V případě obchodních aktivit s rozsáhlejšími parkovišti a provozními dvory, bude požadováno zajistit retence srážkových vod s následným zachycením vzplývavých a sedimentujících látek před napojením na tuto přeložku. Ukončení stoky „H“ o DN 1100 bude provedeno z nejnižšího místa spojovacích komunikací přímo do spojné komory na přívodní stoce DN 2200 k ČKV JIH. Před napojením do stoky DN 2200 bude další spojná komora pro spojení stoky „H“ s přeložkou dolního úseku (před ČKV JIH) stávající stoky „G“ o DN 1200.
- **Odkanalizování části letištního prahu THR 06**, kterou nelze odkanalizovat běžným gravitačním způsobem (vlivem mělce založeného stropu tunelu komunikace I/6 – v hloubce cca 1m) bude dle požadavku Letiště Praha, a.s. řešeno přečerpáváním do navrhované letištní kanalizace, do stoky „A2“. Jedná se o odkanalizování části plochy prahu THR 06R o ploše cca 1 ha. Roční odtokové množství cca 3000 m³/rok. Výpočtový odtok pro návrh kanalizace 102 l/s. Při předpokládané kapacitě čerpací stanice 15 l/s bude nutné pro vyrovnání přívalových odtoků z této plochy zřídit akumulární nádrž s užitným obsahem 150 m³. Čerpací stanice bude osazena dvěma kalovými čerpadly (1 ks jako záloha) s automatickým ovládním od přítoku vody (od ultrazvukového hladinoměru) s přenosem stavu hladiny a chodu čerpadel do velínu Energoprovozu ve Výtopně Sever. Akumulární nádrž s automatickou podzemní čerpací stanicí bude osazena při obvodové letištní komunikaci ve vzdálenosti cca 200 m od konce dráhy. Výtlačné potrubí do koncové šachty navrhované dešťové kanalizace u RWY 06R/24L bude o DN 125 mm (min.), materiál tvárná litina s vnitřní i vnější povrchovou úpravou.
- Oznamovatel záměru uvažoval, v případě kladného výsledku dodatečného projednání Letiště Praha, a.s. s Ministerstvem dopravy o možnosti připojení těchto vod do kanalizace silnice I/6. Jedná se o převedení těchto vod přípojkou o DN 300 (pro množství 100 l/s) do kanalizační stoky DN 800, vedené v rámci stavby silnice do Jenečského potoka. V případě tohoto řešení by nedošlo ke změně kapacitních hodnot na stoce stavby I/6. Odtokové množství z prahu letištní dráhy THR 06R bude odpovídat odtokovému množství, které z důvodu výstavby tunelu (oproti původně uvažovanému zářezu komunikace I/6) nebude třeba ze silnice I/6 odvádět. Zpracovatelský tým dokumentace na základě výsledků dosavadního procesu EIA, kde k tomuto řešení byl vysloven nesouhlas, nedoporučil dále sledovat variantu připojení srážkových vod do kanalizace silnice I/6 a je doporučeno realizovat přečerpávání do navrhované letištní kanalizace, konkrétně do stoky „A2“.

- **Odkanalizování podjezdu obslužné komunikace pod rampou 104 A** (silnice I/7) bude řešeno odděleně od letištní kanalizace. Srážkové vody ze sjezdů do podjezdu budou zachyceny v úrovni vjezdů a odkanalizovány do akumulární nádrže umístěné pod vozovkou. Odtud budou přečerpávány do drenážního podmoku na oploceném pozemku Letiště Praha, a. s. Užitený objem nádrže cca 10 m³, výkon čerpadla cca 40 l/min. při tlaku do 0,2 Mpa (s automatickým ovládním). Jedná se o neznečištěné srážkové vody z plochy sjezdů - 400 m² s průměrným ročním odtokem do 100 m³/rok a max. denním odtokem 8 m³/den.
- **Úpravy stávajících stok** - V současné době je v prostoru dráhového systému jižní části letiště již řada zcela nevyužívaných stok či jejich částí (prostor bývalé, již vybourané RWY 08/26). Další kanalizace se stanou nevyužívanými vlivem nově navržených drah a tomu odpovídajícímu zrušení (odstranění) RWY 17/35 a východní části RWY 04/22. Tyto stoky budou částečně využity pro odkanalizování částí nových TWY a RWY. Nevyužitá kanalizace pokud budou v dobrém technickém stavu budou ponechány, včetně propojení s funkčními stokami, pro využití jejich objemu ke zpoždění přívalových odtoků z povodí. Výjimkou budou části stok pod navrhovanými zpevněnými plochami, které budou odstraněny či vyplněny inertním materiálem. V souvislosti s odstraňováním (vybouráním) částí původních RWY a TWY bude nutno v místech mimo nové zpevněné plochy zajistit úpravy povrchu, které zajistí dobré podmínky pro vsakování srážkových vod. Pro zvýšení akumulární schopnosti těchto prostor se předpokládá využití recyklovaného materiálu z betonových vozovek, případně uložení plastových bloků s vysokou pórovitostí. Pro následné uložení povrchových vrstev bude využita ornice, odstraněná při realizaci nových zpevněných ploch. Na vhodných místech bude možné využít vytvořené (prohloubené) terénní deprese k ukládání sněhu, odklízovaného z blízkých zpevněných ploch.

Zatrubnění stávajícího otevřeného odpadu dešťových vod před retencí u ČOV + ČKV JIH

Zatrubnění otevřeného odpadu (odtok z letiště navazující na stoku „A“) bude provedeno profilem DN 2200, se zakončením v místě navázání na stávající profil DN 2200, za silnicí propojující jižní a severní část letiště. Délka prodloužení bude cca 180 m. V místě napojení stávajících letištních stok „A“ a „D“ bude zřízena spojná komora. V místě napojení na stávající DN 2200 bude zřízena revizní šachta. Prodloužení této stávající stoky DN 2200 do prostoru ČKV JIH je součástí stavby „Rozšíření ČOV+ČKV JIH“, která sice již prošla kladně procesem EIA – jak vyplývalo i z požadavků zjišťovacího řízení na předkládaný záměr (viz příloha č. 22 dokumentace), avšak stále platí, že rozšíření ČOV+ČKV JIH musí stavbě RWY 06R/24L předcházet.

G. Doprovodné stavby

Obslužné komunikace pro příjezd obsluhy k novým zařízením vybavení drah

Pro příjezd vozidel údržby se provedou na nových plochách letiště okolo nové RWY 06R/24L obslužné komunikace:

Západní strana

Na západní straně u THR 06L se obslužná komunikace provede v obdobném rozsahu jako u stávajícího prahu 06. Začátek komunikace bude napojen na stávající obslužnou komunikaci u Meteostanice a dále bude komunikace vedena mimo pojezdový pás (pro k.p. F), ochranná pásma RNZ (ILS/LLZ a ILS/GP). Protože podél západní strany pásu RWY 13/31 chybí v současné době tato komunikace, která by byla v uzavřeném prostoru letiště, je navrženo její protažení okolo nové polohy VOR/DME a podél západního okraje pásu RWY 13/31 (s respektováním překážkových ploch a OP ILS/GP 31) až k prahu 31, kde se komunikace napojí na stávající obslužnou komunikaci. Vedení nové obslužné komunikace je patrné ze situace. Šířkově bude komunikace odpovídat silniční kategorii S 7,5. V naváděcí řadě pro směr 06R bude šířka 5 m. Na konci této komunikace se provede obratiště. V naváděcí řadě kříží tento prostor stávající polní cesta zajišťující přístup na pozemky severně od nové RWY 06R/24L. Polní cesta bude v místě křížení pozemku letiště výškově a šířkově upravena. Z důvodu snížení celkové šířky zářezu bude polní cesta vedena mezi zárubními zídkami. Zářez bude pouze cca 1,5 m hluboký, protože hlubší zářez by nebylo možné odvodnit. Potřebná podjezdná výška se tedy získá umístěním obslužné komunikace na násyp. V místě mimoúrovňového křížení se provede jednoduchý most (viz popis dále).

Vzhledem k rovinnému charakteru území bude obslužná komunikace v celé délce vedena úrovní terénu. Komunikace dvakrát kříží přeložku silnice R/6. Křížení bude mimoúrovňové (silnice R/6 je vedena v zářezu) na mostních objektech; mosty jsou navrženy na plný profil obslužné komunikace.

Východní strana

Na východní straně u THR 24L se provede pouze obslužná komunikace pro příjezd údržby k návěstidlům naváděcí řady, k RNZ (ILS/LLZ) a k nové prahové trafostanici. Vzhledem k situování trasy Silničního okruhu kolem Prahy, není možné propojení do jižní části letiště a komunikace je tak navržena jako slepá. Napojena bude na vnitroletištní spojovací komunikaci u hangárové zóny. Základní šířka bude 5 m (minimální provoz). Komunikace celkem třikrát kříží mimoúrovňově další silniční komunikace - spojovací komunikace, hlavní trasu plánovaného Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) a rampu č.104A MÚK Ruzyně okruhu. Pro první dvě křížení jsou navrženy mostní objekty. Na lávce přes hlavní trasu SOKP budou rovněž na rámech nad průjezdným profilem obslužné komunikace umístěna návěstidla naváděcí řady 24L. Po křížení (podjetí) rampy č.104A se provede podjezd. Veškeré potřebné stavební úpravy dotýkající se SOKP jsou předjednány s jeho investorem. Vzhledem k minimálnímu provozu bude na mostních objektech pouze jeden jízdní pás š. 3,5 m. Všechny trasy nových obslužných komunikací jsou vedeny v uzavřené části letiště bez nutnosti vyjíždět z tohoto prostoru. Obslužné komunikace budou odvodněny na okolní terén.

Mostní objekty pro mimoúrovňové křížení obslužné komunikace

Na západní straně (od křížení s RWY 13/31) budou na obslužné – obvodové – komunikaci dva mosty přes přeložku silnice I/6

Základní údaje o mostu přes I/6 – SEVER:

Kategorie komunikace na mostě	Obslužná neveřejná komunikace 7,5/50
Druh přemostované	Silnice I/6

překážky	
Staničení křížení na I/6	km 3,516 78
Volná výška podjezdu	4,95m
Charakteristika mostu	Trvalý přímo pojížděný most na obslužné neveřejné komunikaci, vzpěradlová konstrukce
Délka přemostění	57,80 m
Délka mostu	61,80 m
Délka nosné konstrukce	61,80 m
Rozpětí jednotlivých polí	17,40 +27,00+17,40
Šířka mostu	9,10 m
Výška mostu	5,60 m
Stavební výška	1,29 m
Plocha mostu	463,5 m ²

Základní údaje o mostu přes I/6 – JIH:

Kategorie komunikace na mostě	Obslužná neveřejná komunikace 7,5/50
Druh přemostované překážky	Silnice I/6
Staničení křížení na I/6	km 4,146 11
Volná výška podjezdu	4,95m
Charakteristika mostu	Trvalý přímo pojížděný most na obslužné neveřejné komunikaci, vzpěradlová konstrukce
Délka přemostění	57,80 m
Délka mostu	61,80 m
Délka nosné konstrukce	61,80 m
Rozpětí jednotlivých polí	17,40 +27,00+17,40
Šířka mostu	9,10 m
Výška mostu	5,60 m
Stavební výška	1,29 m
Plocha mostu	463,5 m ²

Na východní straně (od křížení s RWY 13/31) bude na obslužné komunikaci most přes spojovací komunikace mezi severním a jižním areálem letiště a dále lávka přes silniční okruh kolem Prahy.

Základní údaje o mostu přes spojovací komunikace:

Staničení křížení na	km 1,317 85
----------------------	-------------

spojovací komunikaci	
Volná výška podjezdu	4,65m
Charakteristika mostu	Trvalý přímo poježděný most na obslužné neveřejné komunikaci, spojitý most o pěti polích
Délka přemostění	98,00 m
Délka mostu	84,10 m
Délka nosné konstrukce	86,90 m
Rozpětí jednotlivých polí	15,00 +22,50+18,00+18,00+12,00
Šířka mostu	5,10 m
Výška mostu	8,35 m
Stavební výška	0,99 m
Plocha mostu	304,1 m ²

Základní údaje o lávce přes Silniční okruh:

Charakteristika mostu	trvalý přímo poježděný most na obslužné neveřejné komunikaci, spojitý most o čtyřech polích
Délka přemostění	100,60 m
Délka mostu	123,80 m
Délka nosné konstrukce	103,40 m
Rozpětí jednotlivých polí	18,00 +33,00+33,00+18,00
Šířka mostu	6,10 m
Výška mostu	podle výšky naváděcích konstrukcí
Stavební výška	1,59 m
Plocha mostu	579,0 m ²

Provádění mostu:

Po provedení zemních prací a spodní stavby mostu se předpokládá výstavba mostu na pevné skruži. Nutným předpokladem pro výstavbu tohoto mostu je stabilizace trasy silničního okruhu. V případě zahájení provozu na silničním okruhu dříve, než bude tento mostní objekt postaven, je nutné zajistit pro dobu výstavby potřebná dopravní opatření na přemostované komunikaci.

Základní údaje o lávce přes polní cestu v naváděcí řadě 06R:

Charakteristika mostu	trvalý přímo poježděný most na obslužné neveřejné komunikaci, most o jednom poli
Délka přemostění	5,00 m
Délka mostu	5,00 m

Délka nosné konstrukce	5,80 m
Šířka mostu	5,10 m
Výška mostu	4,35 m
Stavební výška	0,60 m

Jedná se o jednoduchý jednopolový betonový most mezi opěrnými zdmi, mezi kterými bude vedena polní cesta pro přístup na pozemky severně od RWY 06R/24L.

Spojovací komunikace mezi severním a jižním areálem letiště

Mezi jižní a severní částí letiště Ruzyně se vybudují dvě spojovací komunikace :

- a) veřejná komunikace s dopravním omezením. Jedná se o přeložku stávající komunikace na kterou je povolen vjezd pouze vozidlům se zvláštním povolením Letiště Praha, a.s. a MHD. Kategorie komunikace - S 9,5/50;
- b) neveřejná letištní komunikace, určená pouze pro letištní vozidla. Tato komunikace bude vedena v uzavřené části letiště. Kategorie komunikace je zvolena s ohledem na typy vozidel, které ji budou využívat - S 11,5/40;

Trasování komunikací je navrženo tak, aby potřebné vedení v tunelu v místě křížení s pásem dráhy bylo co nejkratší, dále s ohledem na trasu plánované kolejové dopravy na letiště a s ohledem na co nejjednodušší křížení s dešťovými kanalizacemi k ČOV + ČKV JIH.

Vnitroletištní neveřejná komunikace je v jižní části napojena na OP JIH a dále je vedena v trase stávajícího příjezdu od vrátnice č.2 JIH (rekonstrukce vozovky na vyšší únosnost a rozšíření na š. 10 m). Za vrátnicí u areálu Aviation Service bude komunikace vedena z důvodu co nejmenšího omezení provozu v tomto areálu a vyhnutí se soukromému pozemku (v ulici „U letiště“).

Kromě prvních úseků v jižním areálu jsou obě spojovací komunikace vedeny v souběhu s dělícím ostrůvkem mezi sebou šířky 3,5 m. V tomto ostrůvku bude umístěno letištní oplocení.

Výškově jsou obě komunikace vedeny tak, aby v místě ochranných pásem RNZ (ILS/GP 24L) byl průjezdný profil pod úrovní terénu a vozidla svým průjezdem nerušila provoz RNZ.

V místě křížení s pásem dráhy, resp. s koncovou a bezpečnostní plochou, budou obě komunikace vedeny tunelem. Před oběma portály se na obou komunikacích provedou odstavné zálivy pro parkování vozidel údržby tunelů a v případě mimořádné události pro odstavení vozidel záchranné služby a požárních vozidel.

Z výše uvedených důvodů bude tak část obou komunikací vedena v zářezu mezi zárubními zdmi.

Zdi navazují na oba portály tunelu. Na straně k Terminálu JIH je komunikace v dlouhém úseku vedena v zářezu a délka zdí zde na obou stranách komunikace dosahuje 332 a 441 m. V místech stávající zástavby budou zdi prováděny v pažené stavební jámě, ostatní úseky mohou být prováděny v nepažených stavebních jamách. Zdi budou dilatovány po 20 až 25 m. V blízkosti runwaye bude bezpečnost osob u koruny zdi zajištěna betonovou parapetní

zídka výšky 1,10 m, zapuštěnou spolu s nejbližším terénem pod úroveň dráhy. V ostatních úsecích bude na zeď osazeno běžné ocelové zábradlí výšky 1,10 m se svislou výplní.

Ve směru k Terminálům 1 a 2 navazují na tunel opěrné zdi délky 153 až 159 m, rozdělené na dilatační úseky délky 20 až 25 m. Ve staničení cca 1,3 km bude opěrná zeď délky 25 m. Materiál zdi – železobeton z betonu XF4+XD3.

V severním areálu se vnitroletištní neveřejná komunikace napojí na stávající vnitroletištní komunikaci u hangáru F. Toto napojení vyžaduje, aby byla zprovozněna nová vrátnice v tomto prostoru (její výstavba se v době zpracování této dokumentace připravuje).

Veřejná komunikace se v severním areálu napojí na stávající v prostoru u plánovaného hangáru G.

Tunel (zakrytí) na plánované rychlostní komunikaci R/6 pro mimoúrovňové křížení s RWY 06R/24L a s pásem dráhy vč. potřebného technologického vybavení a dopravních opatření a vč. kabelové trasy pro přenos dat z monitorování tunelu na dispečink ŘSD

Jedná se o tunel na přeložce silnice I/6. Tunel se provede v rozsahu pásu RWY 06R/24L a pojezdového pásu nové TWY M1 (pro k.p.F)

Charakteristika tunelu	Trvalý přesýpaný hloubený tunel na rychlostní komunikaci, předpjatý rám o čtyřech polích
Délka tunelu	468,68 m
Šířka tunelu*	36,00 m
Rozpětí jednotlivých polí*	2,75+14,50 +14,50+2,75
Šířka průjezdního prostoru	2 x 10,00 m
Šířka průchozího prostoru	2 x 1,50 m
Výška tunelu	5,80 m
Stavební výška	1,00 až 2,05 m
Plocha tunelu	16 872,5 m ²
Zatížení	B 747–400, MD 11, A380-800, An 124, An 225
Důležitá upozornění	Tunel je určen maximálně pro letadla, která mají zatížení a tvar podvozku obdobný jako výše uvedené typy letadel (v současné době i v určitém výhledu – cca 15 let – to splňují všechna letadla).

Křížení pásu RWY šířky 300 m se silnicí I/6 je konstrukčně charakteru předpjatého rámového mostu, v příčném směru rozděleného na pole šířky 20 m, která budou vzájemně oddilátována. Tunel má dvě hlavní tunelové trouby samostatně pro každý směr silnice, vedle těchto trub jsou navrženy únikové chodby šířky 1,5 m na celou délku tunelu. Tunelové trouby mají šířku 13,35 m a výšku 5,80 m. Střední stěna má šířku 1,30 m, stěna mezi komunikací a únikovými chodbami 1,00 m, krajní stěny 1,50 m. Na obou portálech jsou navrženy betonové

parapetní zídky výšky 1,10 m, které jsou spolu s nejbližším terénem zapuštěny pod úroveň bezpečnostního pásu runway. Žádné zařízení tunelu nesmí v bezpečnostním pásu zasahovat nad úroveň upraveného terénu runway. Před tunelem bude na jedné straně zřízeno technologické zázemí tunelu rozměrů cca 15 x 7 m. Před oběma portály bude zřízen alespoň průlezný kolektor napříč komunikací.

Odvodnění tunelu bude řešeno uličnímu vpustěmi, pro případ požáru a pro umožnění mytí tunelu bude zajištěn přívod vody do tunelu. Nad průjezdným profilem tunelových trub bude umístěno osvětlení, po 150 m bude umístěna nad jízdnicí pruhy pruhová signalizace. Ve stěně mezi komunikací a únikovou chodbou budou umístěny požárně odolné dveře. Úniková chodba bude vysoká 2,50 m, prostor nad ní bude oddělen a bude sloužit pro technologické vybavení tunelu.

Výstavba tunelu bude probíhat za provozu na komunikaci I/6. Vzhledem k tomu, že komunikace I/6 je v provozu, byla v předstihu založena střední stěna tak, aby nebylo nutné později provádět překládku kanalizačních přípojek.

V tomto tunelu není předpokládán dopravní stav kongesce, ale pouze plynulý provoz. Návrhová rychlost jízdy vozidel lze pro mimoměstský tunel uvažovat 80 km/h. Dle zásad kladených na rozsah technologického vybavení tunelu ve stupni DÚR je nutné stanovit potřebu čerstvého průtoku vzduchu pro naředení koncentrací na limitní hygienickou mez. Rychlost podélného proudění se při běžných meteorologických podmínkách a uvedené rychlosti jízdy a intenzitě vozidel pohybuje kolem 4,5 m/s. Koncentrace emitovaných škodlivin uvnitř tunelu nepřesáhnou v žádném případě limitní hygienickou mez, neboť požadavek na přívod čerstvého vzduchu se v uvažovaném rozsahu rychlostí jízdy vozidel (>60 km/h) pohybuje pouze kolem $15 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$ a proto není zapotřebí žádného technologického vybavení pro nucený přívod nebo odvod vzduchu.

Pro zajištění potřebné míry bezpečnosti provozu v tunelu je v rámci technických podmínek MDČR požadováno vybavení tunelu rozvodem požární vody s hydranty k zajištění tlakové požární vody o množství 2x 20 l/s a tlaku v místě použití min. 0,6 MPa a zdrojem požární vody pro dobu hašení min. 1 hod. V tunelu bude proveden rozvod požární vody o DN 150 a délce cca 500 m (v nezámrzné hloubce), s nadzemními hydranty DN 100 – 6 ks (po 167 m, z toho dva vně portálu a čtyři uvnitř).

Potřebná zásoba požární vody o užitém objemu 150 m^3 , vzhledem k odlehlosti místa od kapacitní vodovodní sítě, bude zajištěna v akumulární nádrži (vodojem), s čerpací jímkou vybavenou čerpadly o výkonu 2x 20 l/s a tlaku 0,8 MPa. Umístění tohoto zdroje požární vody se předpokládá v místě rozšíření silnice před vjezdem do tunelu ve směru od Prahy. Nádrž i potrubí rozvodu budou vybaveny pro připojení mobilní požární techniky (pro odběr i přívod vody).

V prostoru stavby silnice I/6, Praha–Pavlov v místě stavby tunelu (pod prahem RWY 06R/24L) bude v předstihu před stavbou tunelu, v rámci stavby silnice I/6, provedena kanalizační stoka „D“ (I/6), zakončená dešťovou usazovací nádrží DUN č.3, s následným odtokem kanalizační štolou k Jenečskému potoku. Stoka bude odvodňovat zářez silnice (šířky cca 60 m) systémem žlabových a uličních vpustí. Profil stoky „D“ (I/6) v místě budoucího tunelu je DN 500 a DN 600, od místa vyústění z navrhovaného tunelu (směrem na Pavlov) DN 800.

Dvojitý tunel na spojovacích komunikacích pro mimoúrovňové křížení s pásem dráhy a KBP, vč. potřebného vybavení a přenosu dat

Jedná se o „dvojitý“ tunel na spojovacích komunikacích mezi severní a jižní částí letiště pod pásem dráhy a koncovou bezpečnostní plochou:

Charakteristika tunelu	Trvalý přesypaný hloubený tunel na rychlostní komunikaci, předpjatý rám o dvou polích
Délka tunelu	346 m
Šířka tunelu	28,75 m
Rozpětí jednotlivých polí	14,50 + 12,75
Šířka průjezdního prostoru	10,50 + 9,00 m
Šířka průchozího prostoru	-
Výška tunelu	5,00 m
Stavební výška	1,00 až 1,85 m
Plocha tunelu	7 475,6 m ²
Zatížení	B 747–400, MD 11, A380-800, An 124, An 225
Důležitá upozornění	Tunel je určen maximálně pro letadla, která mají zatížení a tvar podvozku obdobný jako výše uvedené typy letadel (v současné době i v určitém výhledu – cca 15 let – to splňují všechna letadla).

Tunel musí převést dvě oddělené souběžné komunikace, vzhledem k délce nemusí být navrženy souběžné únikové chodby. Konstrukce tunelu bude z předpjatého betonu. Křížení bezpečnostního pásu RWY se spojovacími komunikacemi je konstrukčně charakteru předpjatého rámového mostu, v příčném směru rozděleného na pole šířky 20 m, která budou vzájemně oddílatována. Tunel má dvě hlavní tunelové trouby samostatně pro každou komunikaci. Tunelové trouby mají šířku 13,10 m a 11,35 m a výšku 5,00 m. Střední stěna má šířku 1,30 m, krajní stěny 1,50 m. Strop ve sklonu 2,5% má tloušťku 0,90 m a vyhovuje pro výškový rozdíl nivelety RWY a horního povrchu konstrukce minimálně 1,00 m.

Na obou portálech jsou navrženy betonové parapetní zídky výšky 1,10 m, které jsou spolu s nejbližším terénem zapuštěny pod úroveň bezpečnostního pásu runwaye. Žádné zařízení tunelu nesmí v bezpečnostním pásu zasahovat nad úroveň upraveného terénu runwaye. Před tunelem bude na jedné straně zřízeno v opěrné zdi technologické zázemí tunelu rozměrů cca 6 x 4 m.

Odvodnění tunelu bude přes dešťovou kanalizaci (viz popis dále). Nad průjezdným profilem tunelových trub bude umístěno osvětlení, před oběma portály bude umístěna nad jízdnicí pruhy pruhová signalizace.

Výstavba tunelu bude probíhat bez provozu na spojovacích komunikacích. Po provedení zemních prací a spodní stavby tunelu se předpokládá výstavba tunelu na pevné skruži.

První z dvojice tunelů je součástí plánované místní komunikace sloužící převážně pro potřeby pravidelné linkové MHD a druhý bude používán pouze vozidly správy, obsluhy a údržby letiště Praha / Ruzyně. V tomto druhém tunelu je uvažováno také s průjezdem vozidel s nebezpečným nákladem, a to konkrétně s palivem do letadel. Tunely jsou obousměrné jednopruhové v každém směru a jsou situovány pod nově připravovanou letovou dráhu. Jejich délka činí cca 346 m o jednotném podélném sklonu $\pm 0,5$ %. Tunely jsou hloubené s velikostí příčného profilu zhruba 66 m².

Za běžného provozu budou tunely provětrávány přirozeně. V případě vzniku požáru uvnitř tunelu sloužícího převážně pro MHD, se bude kouř přirozeným působením fyzikálních sil šířit k portálům. Lze konstatovat že po dobu hoření bude v celém tunelu udržena pod stropem stratifikovaná vrstva kouře.

V případě druhého tunelu může dojít ke vznícení cisterny dopravující palivo pro letadla. Vyzařovaný tepelný výkon lze odhadnout až na 300 MW. V takto krátkém tunelu se bude kouř a teplo šířit samovolně k portálu ve směru stoupání, nebo převážně dle působení větru. Při takovémto požáru v tomto tunelu je zcela zbytečné použít jakékoliv zařízení pro řízení směru šíření kouře a tepla. HZS musí být s tímto případem možného vzniku požáru obeznámen a připraven v takovéto situaci zasáhnout. Je doporučena instalace jakéhokoliv zařízení pro spolehlivou detekci požáru uvnitř tunelu.

Odkanalizování tunelu na Spojovacích komunikacích mezi jižní a severní částí letiště bude provedeno do překládané stoky „H“ letištní dešťové kanalizace, vedené pod letištní spojovací komunikací. Tato stoka bude odvodňovat administrativně správní (případně i obchodní) zástavbu v prostoru východně od ulice K Letišti, bez významnějšího znečištění odpadních dešťových vod a bude zaústěna do stoky „A“, do její koncové části před ČOV+ČKV JIH.

Odvodnění jednotlivých vozovek tunelu (v přímé trase) bude řešeno hlubokými, případně šterbinovými žlaby, vedenými podél vnějších okrajů vozovek, se žlabovými vpustěmi a přípojkami zaústěnými do stoky „H“.

S ohledem na předpokládané chemické čištění (mytí) tunelů a možné změny používaných chemických prostředků, budou odpadní vody z prostoru tunelu zaústěny do stoky „H“ přes rozdělovací šachtu, umožňující v případě čištění tunelu jejich přepojení do bezodtoké akumulací nádrže o užitném objemu 10 m³. Zachycené odpadní vody budou odváženy k likvidaci mimo letiště k tomu oprávněnou firmou.

Nádrž bude umístěna před severním portálem tunelu v místě rozšíření komunikace pro odstavení provozních vozidel. Součástí zachycení těchto vod bude rozdělovací šachta s uzávěry, umožňujícími přepojení odtoku k akumulací nádrži. Provádění čištění tunelu se předpokládá odbornou firmou při použití mobilních prostředků, včetně zajištění potřebné vody.

Součástí čištění bude i propláchnutí žlabů, přípojek a příslušné části stoky „H“ čistou vodou.

Přeložky sítí v prostoru stavby

Přeložky kabelů

Stavba nové RWY a přilehlých TWY si samozřejmě vyžádá realizaci většího množství přeložek kabelových sítí. Pro možnost realizace těchto přeložek byl navržen systém nových kolektorů pod jednotlivými zpevněnými plochami, které navážou na již vybudovaný systém kolektorů v prostoru u nového Terminálu 2.

Trasy kabelů k jednotlivým zařízením, která neleží přímo na trase kolektoru budou řešeny uložení kabelů do lokálních kabelovodů, případně v prostoru mimo ochranné pásmo RWY do země. Přeložky jsou podrobněji řešeny v DUR a s problematikou životního prostředí bezprostředně nesouvisejí.

Přeložka vodovodu

Ve východní části letiště v blízkosti východního prahu dráhy RWY 06R/24L dojde ke křížení propojovacího řadu mezi letištními vodárnami JIH a SEVER s RWY 06R/24L a s TWY M1 a TWY M2. Shodně zde dojde i ke křížení přívodního řadu k vodárně SEVER, vedeného při východní straně komunikace „K Letišti“. Oba tyto řady budou přeloženy do nové trasy s využitím navrhovaného kolektoru, mezi starým a novým letištem.

Nový přívodní řad k vodárně Sever o DN 200 bude napojen přímo na hlavní přívodní řad pro letiště DN 400. V části trasy od místa napojení na DN 400 ke kolektoru bude využita část (cca 200 m) odpojeného propojovacího potrubí (PE o DN 200 z roku 1996). Podchod spojovací komunikace mezi severní a jižní částí letiště (s provozem MHD) bude proveden protlakem chráničky. Ukončení řadu bude v místě propojení kolektorů u HTS. Délka nového řadu bude 1620 m, z toho 1200 m v kolektoru. Odpojena (zrušena) bude část původního přívodního řadu o délce 1600 m (potrubí litinové z roku 1963).

Nový propojovací řad bude napojen na stávající v prostoru mezi Terminálem 3 a objektem Aviation Service, s krátkým úsekem k převedení do nového kolektoru. Část řadu, vedená v kolektoru bude ukončena v místě propojení nového kolektoru se stávajícím řadem u HTS.

Propojení se stávajícím potrubím bude za kruhovou křížovatkou, východně od vodárny Sever. Křížení tohoto potrubí s komunikací bude provedeno protlakem chráničky (pokud nebude uloženo v předstihu při stavbě křížovanky).

Profil přeložky DN 200, celková délka 1550 m, z toho 1460 m v kolektoru. Délka odpojené (zrušené) části propojovacího řadu bude 1600 m.

V oblasti mezi hangárem F a budovami Travel Service a hotelem Holiday Inn bude část původního propojovacího řadu ponechána, s propojením na stávající řad DN 200 při SV rohu hangáru F. Z tohoto místa je dále navrženo jeho prodloužení podél spojovací komunikace a kolem prostoru výhledového hangáru G, k místu připojení nového odmrazovacího prostoru (pro přípravu teplé vody a pro provozně-sociální objekt).

Dále bude z tohoto nového spotřebního řadu nově propojena vodovodní přípojka k ČOV JIH. V převážné části trasy tohoto nového propojení bude využito odpojené přívodní potrubí k vodárně Sever o DN 200 jako chránička. Potrubí pro propojení se stávající přípojkou bude o DN 80.

Délka nového řadu podél spojovací komunikace o DN 200 bude 230 m.

Délka přípojného řadu k prostoru odmrazování letadel o DN 150 bude 550 m.

Délka propojení k přípojce pro ČOV o DN 80 bude 255 m (z toho 230 m bude uloženo ve stávajícím potrubí o DN 200).

Přeložka splaškové kanalizace

Prostorem navrhované stavby procházejí stávající kanalizační stoky I a II o DN 300 směrem k ČOV JIH.

Stoka I, vedená podél spojovací komunikace mezi jižní a severní částí letiště, slouží k odkanalizování budov v prostoru východně od ulice K Letišti, včetně možného jejího využití pro výhledové stavební záměry v této oblasti. Ve směru odtoku k ČOV Jih bude tato stoka křížit navrhovanou TWY N, RWY 06R/24 L, TWY M1 a M2. V místě křížení s navrhovanou vnitroletištní spojovací komunikací dojde k výškové kolizi, řešitelné pouze přeložením této stoky do letištní části areálu.

Stoka II (včetně přípojných stoky III) řeší odkanalizování zbývajících (rozsáhlejších) jižní části letiště. Stoka II kříží stávající TWY N, rušenou RWY 06/22 a navrhovanou RWY 06 R/24 L.

Kvalita jednotlivých stok je velmi rozdílná, od nových (plastových) a nově opravených (vyvločkových) až po části stok těsně před opravou. Část stok je z období 30. a 40.let minulého století. Návrh přeložek předpokládá u stoky I její napojení v místě před jejím křížením se stávající spojovací komunikací a její převedení kolem hřiště pod navrhovanou vnitroletištní spojovací komunikací a dále pod stávající TWY A do letištního prostoru. Dále bude trasa pokračovat přes RWY 06 R/24 L, kde naváže na stávající opravenou stoku vedenou až k ČOV JIH. Délka přeložky I o DN 300 bude cca 960 m. Spád cca 1%. Rušená část stoky I bude cca 820 m. V místě trasy podél odmrazovacích stojánek bude na přeložku připojen nový provozní objekt. Délka přípojky o DN 150 bude 70 m.

Přeložka stoky II bude napojena na stávající stoku v místě za jejím křížením s TWY N, v prostoru západně od objektu Aviation Service a bude vedena v nové trase podél TWY N k místu propojení s přeloženou stokou I.

Současně s přeložkou stoky II bude řešeno přepojení stávající kanalizační přípojky DN 250 od blízkého podzemního objektu.

Délka přeložky stoky II o DN 300 bude cca 260 m, délka přípojky od podzemního objektu o DN 250 bude cca 40 m. Délka odpojené, rušené části stoky II bude cca 890 m.

Přeložka plynovodu

V prostoru výstavby letištních drah a jejich příslušenství jsou vedeny okrajem staveniště VTL plynovody DN 300 a DN 500 a napříč stavenišťem stávající VTL přípojka plynu DN 100 pro celý areál letiště Praha/Ruzyně SEVER. Je to VTL systém PN 2,0 Mpa – skupina plynovodů B1. Plynovody a přípojky plynu vlastní a spravuje společnost Pražská plynárenská a.s.

Přeložky VTL plynovodů v prostoru MÚK Ruzyně:

Stávající VTL plynovody DN 300 a 500 jsou v rámci plánované výstavby křižovatky na silničním okruhu překládány, na tyto přeložky je vydán souhlas dodavatele plynu s plánovanými přeložkami a zahajuje se územní řízení. Je však nutné v dalších stupních projektové přípravy obou staveb upřesnit trasu přeložky tak, aby vyhovovala oběma stavbám, bezpečnosti leteckého provozu a byla v souladu s ÚPn Prahy.

Přeložka VTL přípojky pro letiště:

Na výše uvedené přeložky plynovodů bude napojena přeložka VTL přípojky DN 100, délka 1200 m s propojením na oba plynovody. Přípojka bude nově vedena volným prostorem křižovatky silničního okruhu nejkratším směrem k prostoru možné výstavby dráhy kolejové dopravy na letiště a podél této trasy až k místu napojení na stávající přípojku mimo prostor výstavby letištních drah. Zvolená trasa v optimální možné míře respektuje požadavek správce sítě na její co nejkratší a nejpřímější směr. Volbě ještě kratší trasy brání majetkové vztahy k pozemkům, plánovaná výstavba v prostoru možné trasy a retenční nádrž v dalším možném prostoru trasy přípojky. Trasa respektuje čl. 4.1 TPG 702 04. Podchod pod vodním tokem bude řešen jako podzemní při respektování čl. 4.2 TPG 702 04.

Kolektory a kabelovody pro nové rozvody a přeložky

Pro nové rozvody a přeložky stávajících sítí se vybudují v prostoru stavby v místě soustředění většího množství sítí, resp. různých druhů sítí kolektory, v ostatních místech a v místech prostorového omezení (např. v místě křížení s objekty tunelů) pak kabelovody. Detailnější popis je uveden v dokumentaci pro územní řízení. Přeložky přímo nesouvisí s problematikou životního prostředí.

Demolice ploch

Pro výstavbu nového dráhového systému je nutná demolice některých stávajících provozních ploch z důvodu, že nevyhovují stavebně (nízká únosnost, špatný stav apod.), nebo svým umístěním.

Vybourány budou následující úseky:

- část TWY L od TWY F k jižnímu okraji pásu RWY 06R/24L
- TWY M v celé délce
- RWY 04/22 v části mezi východním koncem a TWY P, zbývající část k RWY 13/31 bude provozována jako pojezdová dráha, část mezi RWY 13/31 a prahem 04 může fungovat odstavná plocha, event. být přebudována na tzv. odloučené stání
- část TWY P mezi RWY 13/31 a jižním okrajem pásu RWY 06R/24L. Zbývající část k původní RWY 04/22 je ponechána z důvodu plánované budoucí dostavby dráhového systému (viz Výhledová studie letiště), do té doby může fungovat jako odstavná plocha;
- Rovněž budou vybourány všechny další zpevněné plochy a komunikace v prostoru výstavby

Celková výměra všech bouraných ploch činí cca 199 888 m².

Bezpečnostní oplocení letiště v rozsahu nových záborů pro tuto stavbu

Trasa stávajícího bezpečnostního oplocení letiště bude upravena a doplněna tak, aby všechny nové provozní plochy obslužné komunikace, neveřejná spojovací komunikace a nová zařízení (SZZ, RNZ, Meteo) byly v uzavřené, neveřejné části letiště (v příslušné bezpečnostní zóně). Oplocení bude typové bezpečnostní oplocení letiště - drátěné pletivo na ocelových sloupcích výšky 2,15 m + cca 0,4 m cívka ze žiletkového drátu. Na západní straně v místě křížení se stávajícími komunikacemi se osadí vrata, aby byl případně možný výjezd vozidel ZPS i pro zásah mimo prostor letiště. Vrata budou trvale uzamčená. V prostoru mezi jižním portálem tunelu na silnici R/6 a mostem pro obslužnou komunikaci se oplocení umístí

ve svahu zářezu silnice tak, aby bylo pod úrovní terénu a nezasahovalo do ochranného pásma ILS/GP. Na východní straně se oplocení provede u spojovacích komunikací ve středním dělicím pásu a dále okolo naváděcí řady a obslužné komunikace k této řadě (trasa oplocení je navržena tak, aby obslužné komunikace byly vždy za oplocením). V místě napojení oplocení na portály tunelu a na mostní objekty se provede úprava na portálech, resp. na zábradlí mostu, aby vždy byl znemožněn volný vstup do prostoru letiště.

Stěna a konstrukce zakrývající větev 104A MÚK Ruzyně + podjezd pro obslužnou komunikaci.

Jedná se o stavební úpravy u rampy č. 104A – zakrytí vozovky, výstavba stěny na západní straně rampy a provedení podjezdu pro obslužnou komunikaci.

- Z důvodu zamezení vzniku nebezpečných a klamavých světel od veřejného osvětlení a od světlometů projíždějících vozidel se nad touto křižovatkovou větví provede v úseku od místa, kde začíná niveleta vozovky stoupat až k mostnímu objektu nad rampou 104B, zakrytí na východní straně (směrem k letadlům přistávajícím ve směru 24L) a nad vozovkou. Konstrukce zakrytí bude taková, aby neměla charakter tunelu (konstrukce bude zakrývat výhled směrem k letadlům, do dalších směrů bude otevřená).
- Pro zamezení rušivých vlivů na funkci radionavigačních zařízení (zejména ILS/LLZ 24L) způsobených velkými vozy projíždějících po rampě 104A (rampa je v místě křiženina prodlouženou osou RWY 06R/24L vedena v úrovni terénu) se provede podél okraje vozovky na straně směrem k RWY stěna tak, aby byl zakryt průjezdný profil až k mostu nad rampou 104B. Terén na straně ke dráze mezi stěnou a horní hranou zářezu hlavní trasy SOKP bude dosypán tak, aby měl plynulý sklon (cca 3 – 5%)
- Pro příjezd obsluhy k návěstidlům naváděcí řady 24L odříznutých rampou 104A se pod touto větví provede podjezd. Tento podjezd se sestává z mostního objektu na křižovatkové rampě 104A, ze zárubních zdí v místě sjezdů (sklon sjezdů bude cca 8%) a zakrytí části sjezdu na západní straně v místě umělého svahu dosypaného ke stěně (viz popis výše).

Přístupová cesta na západní straně pro zajištění přístupu na pozemky v oblasti mezi novou RWY 06R/24L a stávající RWY 06/24

Na západní straně stavby bude nutné i vybudování nové polní zpevněné cesty šířky min. 3,0 m pro zajištění přístupu na pozemky ležící v prostoru mezi stávající RWY 06/24 a novou paralelní RWY 06R/24L, protože výstavba nové dráhy přeruší stávající příjezd od nádraží Hostivice.

Nová přístupová cesta se naváže na stávající polní cestu v Hostivici – Jenečku (číslo KN 629/1), která se za křížením s další stávající polní cestou (číslo KN 1236) obnoví až k novému mostu budovanému v rámci přeložky silnice R/6 Praha - Karlovy Vary. Za tímto mostem se provede nová cesta na pozemku po původní železnici Hostivice – Středokluky (která byla přeložena v 50tých letech minulého století v souvislosti s výstavbou RWY 06/24) až ke křížení s cestou 556/1, resp. /2, resp. /3. Od tohoto křížení se obnoví cesta na pozemku 556/2 až k napojení na stávající cestu od Hostivice (č. 508). Celá trasa je patrná

ze situací a je vedena tak, aby byla v souladu s ÚPn města Hostivice a byla v celé délce umístěna na pozemcích vedených jako cesta nebo ostatní plochy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedené údaje lze považovat za dostačující.

V kapitole je podrobně popsáno trasování a rozsah posuzovaného záměru včetně vyvolaných investic. V příloze je graficky zobrazeno situování záměru.

Podrobněji mohly být uvedeny údaje o rozsahu zemních prací a nakládání s výkopovou zeminou, ale s ohledem na úvodní stupeň technického návrhu nebyly dosud k dispozici.

B.1.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Zahájení stavby – 2012

Dokončení stavby - 2014

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.1.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Výstavbou paralelní dráhy 06R/24L se do značné míry změní podmínky leteckého provozu a tím i hluková zátěž širšího okolí letiště. V rámci předkládané dokumentace EIA k projednání záměru bylo nutné navrhnout výčet obcí dotčených hlukem z leteckého provozu a tím vymezit okruh obcí obeslaných dokumentací EIA. Území vystavené hluku z přeletů letadel je velmi rozsáhlé, proto je výběr dotčených obcí selektivní co do míry hluku z výhledového leteckého provozu. Záměrem bylo stanovit okruh účastníků procesu EIA jen na obce přímo dotčené hlukem z výhledového leteckého provozu.

Území dotčené hlukem z leteckého provozu v širším okolí letiště se zde člení do tří kategorií, odlišených četností hlukových událostí vyvolaných přelety letadel a mírou hlukové zátěže na území obcí nebo jejich částí. Zařazení obcí do jednotlivých kategorií vychází z hlukových zón a z návrhu ochranného hlukového pásma LKPR pro výhledový letecký provoz (příloha č.16 dokumentace), z frekventovaných trajektorií letu předběžně udávaných orgány řízení letového provozu pro provoz LKPR s dvojicí paralelních drah a z podmínek bezpečně zaručujících minimální vliv hluku z provozu LKPR v území v okruhu 18 km od letiště (odpovídá zhruba řízenému okrsku CTR RUZYŇ). Kategorie jsou specifikovány takto:

Kategorie A

obce ležící na území, vymezeném hranicí ochranného hlukového pásma z návrhu OHP LKPR pro výhledový letecký provoz (příloha č.16 dokumentace)

Kategorie B

obce ležící vně navrženého OHP LKPR v území s opakovanými přelety letadel při současném a výhledovém leteckém provozu, v okolí standardních tratí pro přílety a odlety letadel popsaných v (příloha č.15 dokumentace) a (příloha č.16 dokumentace) (omezené vzdáleností 14 km od LKPR) a obce nebo městské části s opakovaným výskytem stížností na hluk z přeletů letadel

Kategorie C

obce ležící vně navrženého ochranného hlukového pásma LKPR v území s ojedinělými přelety letadel, mimo oblast standardních tratí pro přílety a odlety, omezené vzdáleností 18 km (10 NM) od středu letiště; odpovídá zhruba zbytku řízeného okrsku CTR RUZYŇ.

Obce v území **kategorie A**, významně dotčené hlukem ze současného a výhledového leteckého provozu LKPR

Jedná se o obce ležící v navrhovaném ochranném hlukovém pásmu (**OHP**) letiště podle návrhu (příloha dokumentace č.16). Seznam zahrnuje též obce ležící v hranicích současného ochranného hlukového pásma, obce jsou uvedeny v dále uvedené tabulce. Jedná se o obce a městské části hl. m. Prahy, které alespoň částí katastrálního území leží v navrhovaném ochranném hlukovém pásmu LKPR.

Správní obvody a územní samosprávné celky v území kategorie A, významně dotčené hlukem ze současného a výhledového leteckého provozu na letišti Praha/Ruzyně

SPRÁVNÍ OBVODY	ÚZEMNÍ SAMOSPRÁVNÉ CELKY
Praha 6	Praha 6
	Praha - Lysolaje
	Praha - Nebušice
	Praha - Přední Kopanina
	Praha - Suchdol
Praha 17	Praha - Řepy
Praha - západ	Červený Újezd
	Dobrovíz
	Horoměřice
	Hostivice
	Jeneč
	Kněževes
	Roztoky
	Středokluky
	Tuchoměřice
Kladno	Hostouň
	Pavlov
	Unhošť

Obce v území **kategorie B**, dotčené hlukem z opakovaných přeletů letadel

Jedná se o obce v území, přes které jsou vedeny tratě pro přílety a odlety letadel. Území je vymezeno vějířem obvyklých trajektorií letu letadel při současném leteckém provozu a předpokládanými trajektoriemi letu pro výhledový provoz (včetně jejich rozptylů) a je omezeno vzdáleností 14 km od středu letiště. Obce ležící v území dotčeném hlukem ze současného a výhledového leteckého provozu na letišti Praha/Ruzyně jsou zapsány v dále uvedené tabulce. Jsou zde zahrnuty též obce, odkud pocházejí opakované stížnosti nebo dotazy na hluk z leteckého provozu, evidované Letištěm Praha a.s., s výjimkou lokalit vystavených hluku z netypického a mimořádného provozu na RWY 13/31 v době dlouhodobé uzávěry RWY 06/24.

Tab.: Správní obvody a územní samosprávné celky v území kategorie B, dotčené hlukem z opakovaných přeletů letadel při současném a výhledovém leteckém provozu na letišti Praha/Ruzyně

SPRÁVNÍ OBVODY	ÚZEMNÍ SAMOSPRÁVNÉ CELKY
Praha 4	Praha 4
Praha 5	Praha 5
Praha 8	Praha 8
	Praha – Dolní Chabry
Praha 12	Praha 12
Praha 13	Praha 13
	Praha – Řeporyje
Praha 17	Praha – Zličín
Praha - východ	Husinec
	Klecany
	Zdiby
Praha - západ	Čičovice
	Dobříč
	Drahelčice
	Holubice
	Chrástany
	Chýně
	Chýnice
	Jinočany
	Libičce nad Vltavou
	Lichoceves
	Nučice
	Okoř
	Ořech
	Ptice
	Rudná
	Stenice
	Svrkyně
	Tachlovice
	Tursko
	Úholičky
	Úhonic
	Unětice

SPRÁVNÍ OBVODY	ÚZEMNÍ SAMOSPRÁVNÉ CELKY
	Velké Přílepy
	Zbuzany
Beroun	Chyňava
	Loděnice
	Lužce
	Mezouň
	Nenačovice
	Vysoký Újezd
Kladno	Běloky
	Brandýsek
	Braškov
	Buštěhrad
	Cvrčovice
	Družec
	Dřetovice
	Horní Bezděkov
	Hřebeč
	Kladno
	Knovíz
	Koleč
	Kyšice
	Libochovičky
	Lidice
	Makotřasy
	Malé Kyšice
	Malé Přítočno
	Otovice
	Pchery
	Pletený Újezd
	Stehelčevy
	Svárov
	Třebusice
	Velká Dobrá
	Velké Přítočno
	Vinařice
	Zájezd
	Zákolany
	Želenice

Hluku z výhledového leteckého provozu LKPR s dvojicí paralelních RWY 06R/L 24R/L nebudou zřejmě vystaveny všechny obce a městské části hl. m. Prahy z výše uvedené tabulky. S přihlédnutím k předpokládanému využití jednotlivých RWY a k připravované úpravě tratí pro odlety a přiletý, a dále za předpokladu, že dodržení předepsaných tratí bude kontrolováno a tím se významně zmenší rozptyly trajektorií letu, je možno území kategorie B podstatně redukovat. Výběr obcí a městských částí hl. m. Prahy dotčených hlukem

z výhledového leteckého provozu LKPR se omezí na obce, zapsané ve výše uvedené tabulce **tučným písmem**.

Obce v území **kategorie C** v širším okolí letiště s ojedinělými přelety

Na části území v okruhu do 18 km od letiště Praha/Ruzyně je počet přeletů minimální a dosahované úrovně hluku jen zcela ojediněle převyšují hladinu hluku pozadí v místě. Do ekvivalentní hladiny akustického tlaku v daném území letecký provoz LKPR přispívá nevýznamně nebo nepřispívá vůbec. Jména obcí v těchto sektorech se zde neuvádějí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Pro lepší vypovídací schopnost materiálu již zde mohly být orientačně uvedeny ekvivalentní hladiny akustického tlaku, ale z hlediska úplnosti je toto náplní dalších kapitol dokumentace.

Jinak bez připomínek.

B.I.9. Zařazení záměru do příslušné kategorie a bodů přílohy č.1 k tomuto zákonu

Dle zpracovatele dokumentace se jedná o záměr v Kategorii I. (záměry vždy podléhající posouzení), bod 9.2. "Letiště se vzletovou nebo přistávací dráhou nad 2100 m". Příslušným úřadem pro proces posuzování vlivů na životní prostředí je v tomto případě Ministerstvo životního prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Náplň kapitoly B.I. vyhovuje požadované charakteristice.

Posouzení údajů o vstupech

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1 Půda

Zábor ZPF

Trvalý zábor

Záměr vyžaduje zábor 2 960 876 m², z toho 1 093 176 m² ZPF. Dokumentace řeší zábory velmi podrobně podle jednotlivých parcel dle KN.

Dočasný zábor

Záměr nevyžaduje žádný dočasný zábor ZPF. Nezbytná zařízení staveniště pro výstavbu dráhy a souvisejících pojezdových drah budou realizována v prostoru stávajícího letiště.

Zábor PUPFL

Záměr nevyžaduje žádný trvalý ani dočasný zábor pozemků určených pro plnění funkce lesa.

Záměr se dispozičně nachází mimo dosah zvláště chráněných území přírody (kategorie ZCHÚ dle 14 odst. 2 zák. č. 114/1992 Sb.) a jejich ochranných pásem (§37 odst. 1 zák. č. 114/1992 Sb.).

Záměr se nachází mimo dosah pozemků určených k plnění funkcí lesa (nevyžaduje zábor PUPFL), ani nezasahuje do ochranných pásem nejbližších lesních porostů (§14 odst. 2 zák. č. 289/1995 Sb. - 50 m).

Obecně chráněné přírodní prvky

V rámci řešeného záměru mohou být obecně dotčeny:

- významné krajinné prvky
- prvky územního systému ekologické stability

Záměr se nenachází v přímém územním kontaktu s obecně chráněnými přírodními prvky charakteru VKP. Zájmové území záměru není registrovaným VKP podle § 6 zák. č. 114/1992 Sb., v platném znění, ani s žádným takovým prvkem není v kontaktu.

Ve vztahu k obecně chráněným přírodním prvkům dokumentace odkazuje na rozhodnutí, jímž je stanoveno, že v případě povrchových vod na pozemcích č. parc. 2408/2, 2408/3, 2408/4, 2604/1, 2604/2 a 2604/3 v k.ú. Ruzyně, které jsou vedeny v katastru nemovitosti jako vodní plocha nejde o vodní tok ve smyslu ust. § 43 odst. 1 vodního zákona.

Situace záměru vůči prvkům ÚSES je popsána v části C této dokumentace. Ani v tomto případě nedochází k územnímu střetu se žádným ze skladebných prvků ÚSES.

Nejbližší lesní porosty a rybníky jako VKP „ze zákona“ se nacházejí v dostatečné vzdálenosti od posuzovaného záměru.

Ochranná pásma

Pro potřeby předkládané dokumentace lze v rámci letiště Praha/Ruzyně specifikovat následující ochranná pásma:

- Letecká ochranná pásma
- Ochranné hlukové pásmo letiště Praha/Ruzyně
- Ochranná pásma podle zvláštních předpisů ochrany životního prostředí v zájmovém území stavby

Letecká ochranná pásma

Pro letecké stavby (letiště) se dle zákona o civilním letectví č. 49/1997 Sb. zřizují ochranná pásma (OP), která zajišťují bezpečnost leteckého provozu, spolehlivou funkci leteckých staveb a jejich výhledový rozvoj. Tato ochranná pásma jsou členěna na:

OP se zákazem staveb

- OP provozních ploch letiště
 - Mají tvar obdélníku s podélnou osou RWY o celkové šířce 600 m a přesahující konce předpolí o 400 m.
- OP zájmového území letiště
 - Stanovuje se jako plocha zahrnující pozemky letiště ležící mimo ochranné pásmo provozních ploch a jako plocha výhledově využitelná pro další výstavbu letiště, to znamená, že se jedná i o plochy mimo stávající pozemek letiště.

OP s výškovým omezením

- OP vzletového prostoru
 - Plochy ochranných pásem vzletových prostorů mají tvar rovnoramenného lichoběžníku s kratší základnou totožnou s kratší stranou ochranného pásma provozní plochy, s rameny rozevírajícími se 15% na každou stranu od směru osy RWY do vzdálenosti 15 km měřené ve směru této osy. Plochy ochranných pásem vzletových prostorů stoupají vně od kratší základny ve sklonu 1:62,5 (1,6%). Výchozí výškou vzletových ploch je výška nejvyššího bodu prodloužené osy RWY mezi koncem RWY a koncem pásu RWY nebo předpolí, jeli uvažováno.
- OP přibližovacích prostorů
 - Plochy ochranných pásem přibližovacích prostorů mají tvar rovnoramenného lichoběžníku s kratší základnou totožnou s kratší stranou ochranného pásma provozní plochy, s rameny rozevírajícími se 15% na každou stranu od směru osy RWY do vzdálenosti 15 km měřené ve směru této osy. Plochy ochranných pásem přibližovacích prostorů stoupají vně od kratší základny ve sklonu 1:50 (2%) až do výšky, v níž uvedený sklon protíná:
 - a) vodorovnou plochu ve výšce 150 m nad výškou prahu RWY; nebo
 - b) vodorovnou plochu procházející vrcholem objektu rozhodujícího pro stanovení minimální bezpečné výšky nad překážkami (podle toho, která z nich leží výše)

Výchozí výškou přibližovacích ploch je výška nejvyššího bodu prodloužené osy RWY mezi koncem RWY a koncem pásu RWY.

– OP vnitřní vodorovné plochy

Plocha je vymezena kruhovými oblouky o poloměrech 4000 m se středy nad průsečíky osy RWY s kratšími stranami ochranných pásem provozních ploch letiště a jejich společnými tečnami a má výšku 45 m nad průměrnou nadmořskou výškou provozní plochy letiště

– OP kuželové plochy

Plocha stoupá od kraje ochranného pásma vnitřní vodorovné plochy ve sklonu 1:20 (5%) až do dosažení výšky 100 m nad vnitřní vodorovnou plochou

– OP přechodové plochy

Je plocha stoupající od okrajů ochranného pásma a provozní plochy letiště a od okrajů ochranných pásem vzletových a přibližovacích prostorů až do výšky ochranného pásma vnitřní vodorovné plochy, případně ochranného pásma kuželové plochy, ve sklonu 1:7 (14,3%)

– OP vnější vodorovné plochy

Je vnitřní vodorovná plocha navazující na vrchol ochranného pásma kuželové plochy, sahající do vzdálenosti 3000 m od jejího okraje

V ochranných pásmech vzletových a přibližovacích prostorů a v ochranných pásmech přechodových ploch nesmí nové stavby (objekty) přesahovat definovaná ochranná pásma s výjimkou, že jsou v zákrytu za stávající zástavbou (objektem), respektive terénem ochranná pásma již narušujícím.

Ostatní ochranná pásma s výškovým omezením staveb, konkrétně ochranné pásmo vnitřní vodorovné plochy, kuželové plochy a vnější vodorovné plochy mohou být narušeny stavbami (objekty) i když nejsou v zákrytu se stávající stavbou (objektem) respektive terénem ochranná pásma již narušující, avšak pouze za předpokladu, že ÚCL ČR na základě letecko provozního posouzení shledá, že překážka neohroží bezpečnost letového provozu. Takováto překážka musí být označena překážkovým značením podle příslušného předpisu.

Dále existují v prostoru letiště následující ochranná pásma:

OP proti nebezpečným a klamavým světlům

Ochranné pásmo je vymezeno obdélníkem s podélnou osou totožnou s osou RWY, o šířce 1500 m u přístrojových RWY, respektive 1000 m u nepřístrojových RWY a o délce přesahující za kratší strany ochranných pásem provozních ploch 3000 m. Umístění nových světel, která by mohla být nebezpečná, respektive klamavá, pro letecký provoz podléhá souhlasu ÚCL ČR.

OP s omezením staveb vzdušných vedení VN a VVN

Ochranné pásmo je vymezeno obdélníkem s podélnou osou RWY, o šířce 2000 m a o délce přesahující za kratší strany ochranného pásma provozní plochy 4500 m. Umístění nových vzdušných vedení VN a VVN podléhá souhlasu ÚCL ČR.

OP ornitologická

Ochranná ornitologická pásma se stanovují pro letiště s cílem zamezit střetům letadel s ptáky.

– vnitřní ornitologické OP

Stanovuje se ve tvaru obdélníku s podélnou osou totožnou s osou RWY o šířce 1000 m a o délce přesahující za kratší strany ochranných pásem provozních ploch o 1000 m. V tomto ochranném pásmu nesmí být zřizovány skládky, stohy, hnojiště, krmelce a jiná zařízení zvyšující výskyt ptactva na letišti. Režim obdělávání zemědělské půdy dohodne provozovatel letiště s uživatelem zemědělských pozemků.

– vnější ornitologické OP

Navazuje na vnitřní ornitologické ochranné pásmo a stanovuje se ve tvaru obdélníku s podélnou osou totožnou s osou RWY o šířce 2000 m a o délce přesahující za kratší strany ochranných pásem provozních ploch o 3000 m. V tomto ochranném pásmu lze zřizovat zemědělské stavby, jako například drůbežárny, kravíny, bažantnice, střediska sběru a zpracování hmotných odpadů, vodní plochy a další stavby a zařízení s možností vzniku nadměrného výskytu ptactva, pouze se souhlasem ÚCL ČR.

OP leteckých zabezpečovacích zařízení

Vyhodnocení prostoru z hlediska leteckého provozu

Vyhodnocení překážkových ploch

Pro novou RWY 06R/24L byly podle předpisu L14 (resp. Annex 14) zkonstruovány překážkové plochy pro oba směry - přiblížení a vzlet ve směru 06R, přiblížení a vzlet ve směru 24L. Jedná se o přiblížovací rovinu, přechodovou plochu, vnitřní vodorovnou rovinu, kuželovou plochu a vzletovou rovinu. Dále pak byly posuzovány plochy s nejnepříznivějším účinkem. Protože se výstavbou nové RWY mění výškové poměry všech RWY na letišti, byla určena nová výška pro stanovení vnitřní vodorovné roviny. Tato výška je 363 m n.m.

Parametry překážkových ploch jsou následující:

- Vnitřní vodorovná plocha je na kótě 408,00 m.n.m.
- Kuželová plocha stoupá od vnitřní vodorovné ve sklonu 5% na kótu 508,00 m.n.m.
- Přiblížovací plocha stoupá ve sklonu 2%, začíná 60 m před prahem dráhy
 - pro směr 06R od kóty 374,00
 - pro směr 24L od kóty 356,00
- Vzletová plocha stoupá od konce předpolí (150 m za prahem dráhy – viz dále) ve sklonu 2%

- pro směr 06R od kóty 357,00
- pro směr 24L od kóty 374,00
- Přejížděvací plocha stoupá ve sklonu 14,3% od okraje pásu dráhy a přibližovací plochy k vnitřní vodorovné ploše

Lze konstatovat, že do překážkových ploch nové RWY nezasahuje žádná překážka. Největším objektem blízko dráhy je hangár F, který v nejnepříznivějším bodě zůstává cca 1 m pod přejížděvací plochou. V okolí letiště je terén víceméně rovinný a včetně staveb se zdaleka nepřibližuje k překážkovým plochám, kromě mezideponie zeminy, která se nachází cca 350 m severně od prahu 06R. Protože tato mezideponie zasahuje i do trasy obvodové komunikace, je nutné tuto mezideponii zeminy odstranit do zahájení výstavby.

Ochranná pásma v souvislosti se stavbou

V prostoru stavby se kromě ochranných pásem letiště nachází ochranná pásma silnice I/7 (bude přeložena), ochranná pásma vysokotlakých plynovodů (budou rovněž částečně přeloženy), ochranné pásmo vodovodního řadu DN 800 (na západní straně stavby), které je respektováno a ochranné pásmo železniční dráhy (jedná se o trať Hostivice – Středokluky, na které v současné době není provoz a trať není udržovaná).

Výstavbou nové RWY 06R/24L vč. jejího vybavení vzniknou zejména následující ochranná pásma (podle L14 OP) :

- OP provozních ploch (RWY 06R/24L)
- OP s výškovým omezením :
 - vzletového prostoru
 - přibližovacích prostoru
 - a další OP budou upravena
- OP proti nebezpečným a klamavým světlům
- OP leteckých zabezpečovacích zařízení
- OP ILS/LLZ
- OP ILZ/GP

Výstavbou silnice R/6 a Silničního okruhu kolem Prahy vzniknou i jejich ochranná pásma.

Ochranná pásma uvedených staveb se tak budou vzájemně překrývat a stavby navzájem ovlivňovat. Dokumentaci pro územní rozhodnutí předcházelo vypracování koordinačních studií, jejichž výsledkem bylo stanovení zásad pro jejich výstavbu tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost leteckého provozu.

Stavby jsou výškově upraveny tak, aby nebyly narušeny překážkové plochy dané předpisem L 14 - Letiště.

V prostoru MÚK Ruzyně před prahem 24L je však možnost výskytu nebezpečných a klamavých světél, zejména na rampě č.104A. Na této rampě pak bude nutné provést potřebné stavební úpravy. Další rampy MÚK jsou výškově vedeny tak, že od pojíždějících vozidel nehrozí vznik těchto světél. Zvláštní zřetel pak bude nutné věnovat veřejnému

osvětlení na rampách (neprůhledné zakrytí rampy 104A v úseku mezi jejím odpojením od trasy SOKP a mostním objektem nad rampou 104B). Světla musí být upravena tak, aby svítila pouze směrem dolů, světla na rampě č.104A pak musí být ještě výškově upravena tak, aby nezasahovala do OP s výškovým omezením.

Všechny RNZ (ILS/LLZ a ILS/GP) jsou umístěny tak, aby nebylo žádnou stavbou (paralelní RWY 06R/24L, SOKP a silnice R/6) narušena jejich ochranná pásma. Přesto je však nutné, aby byla vypracována studie - odborný posudek na správnou funkci RNZ nové dráhy s ohledem na stávající zástavbu na letišti i jeho okolí (hangár F apod.) a s ohledem na výše popsanou novou výstavbu.

V roce 2002 byla vypracována dokumentace „Ochranná pásma leteckých staveb letiště Praha/Ruzyně“, která již zohledňuje existenci RWY 06R/24L a tedy obsahuje všechna výše uvedená ochranná pásma v plném rozsahu. Tato dokumentace je v současné době ve fázi projednávání a připravuje se jejich vyhlášení.

Stávající ochranné hlukové pásmo letiště Praha / Ruzyně

Existenci ochranných hlukových pásem kolem letišť deklaruje § 37 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů. Požadavky na jejich zřízení upravuje § 31 odst. 2) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a způsob jejich zřízení upravuje § 37, odst. 1 a § 89, odst. 2 zákona č. 301/2009 Sb., kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.

Překročení hygienického limitu hluku z leteckého provozu pro chráněný venkovní prostor, stanoveného v § 11 odst. (1) nařízení vlády č. 148/2006 Sb., nelze řešit výjimkou (viz § 31, odst.1) zákona č. 258/2000 Sb. Opatřením, kterým se řeší překročení hygienických limitů hluku z leteckého provozu, je vyhlášení ochranného hlukového pásma v souladu s legislativou. Na území uvnitř ochranného hlukového pásma letiště tedy mohou být hygienické limity hluku překročeny. Ochranné hlukové pásmo letiště se tedy vztahuje výhradně jen na hluk z leteckého provozu.

Ochranné hlukové pásmo letiště Praha / Ruzyně bylo vyhlášeno nejprve na území hl.m. Prahy územním rozhodnutím OÚR Magistrátu hl. m. Prahy čj. 127080/98 z roku 1998. Po vyřešení kompetencí k územnímu řízení ve věci vyhlášení OHP na území dotčených obcí, ležících ve Středočeském kraji, byly pověřenému stavebnímu úřadu v Hostivici postupně předkládány návrhy na zřízení OHP pro jednotlivé obce. Všechna požadovaná územní rozhodnutí byla vydána.

V období let 2000 až 2006 došlo k několika úpravám legislativy na ochranu zdraví před nepříznivými účinky hluku, kterými se změnily povinné akustické deskriptory pro vyjádření hluku z leteckého provozu a hlukové limity. Dopady těchto změn na již vyhlášená OHP a k vyhlášení připravené návrhy byly vždy podrobně ověřeny. Nebyly shledány žádné vážné důvody ke změnám ve zřízeném nebo k vyhlášení připraveném ochranném hlukovém pásmu, pásmo jako celek i jednotlivé jeho části jsou funkční.

Návrh nového ochranného hlukového pásma letiště Praha / Ruzyně

Záměr vybudovat paralelní RWY 06R/24L však vnáší významné změny do uspořádání letového provozu na letišti Praha/Ruzyně a s tím souvisí i změny v distribuci hlukové zátěže do okolí letiště. Další významnou změnou je novela legislativy na ochranu zdraví před hlukem z roku 2006 a v neposlední řadě je nutné respektovat očekávaný nárůst výkonů letiště Praha / Ruzyně do roku dosažení cílové kapacity, pro který má Letiště Praha, a.s. jako provozovatel letiště zpracován rozvojový záměr. Současně platné ochranné hlukové pásmo LKPR bude tudíž po schválení záměru vybudovat paralelní RWY 06R/24L vyžadovat poměrně rozsáhlé úpravy.

První návrh nového ochranného hlukového pásma pro výhledový provoz na letišti Praha/Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L byl zpracován v červnu 2007 a byl součástí (přílohou č. 14) Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy 4 zákona č. 100/01 Sb. v platném znění záměru paralelní RWY 06R/24L letiště Praha/Ruzyně. Tato dokumentace byla oznamovatelem záměru – provozovatelem letiště Praha / Ruzyně - předložena k projednání v prosinci 2007 a na počátku roku 2008 k ní byly předkládány písemné podněty, připomínky a požadavky. Některé z nich se týkaly i návrhu OHP LKPR.

Po zpracování připomínek se Dokumentace vrátila oznamovateli k doplnění. Základním požadavkem ze stanovisek Ministerstva životního prostředí ČR a Ministerstva zdravotnictví ČR je rozpracování varianty výhledového leteckého provozu, očekávaného v časovém horizontu roku 2020, se zahrnutím prvků Akčního plánu letiště Praha/Ruzyně z roku 2008. Tato varianta je považována za variantu dosažení cílové kapacity, obsahuje ji hluková studie v rámci doplněné dokumentace (příloha dokumentace č.15), a k ní se vztahuje i předkládaný návrh ochranného hlukového pásma letiště Praha/Ruzyně.

Od verze předložené v dokumentaci EIA z roku 2007 se tento návrh liší zejména:

- úpravou výchozích podmínek pro odvození hlukových zón, v nichž se uplatňují především prvky Akčního plánu LKPR z roku 2008
- vypuštěním původně navrhované stavební uzávěry
- úpravou režimových opatření v OHP
- výraznou redukcí textové části návrhu

Podrobněji je návrh ochranného hlukového pásma letiště Praha/Ruzyně řešen v příloze č.16 dokumentace.

Ochranná pásma podle zvláštních předpisů ochrany životního prostředí v zájmovém území stavby

Stavba nezasahuje do ochranných pásem zvláště chráněných území přírody ani OP lesních porostů.

Nejsou dotčena žádná OP vodních zdrojů.

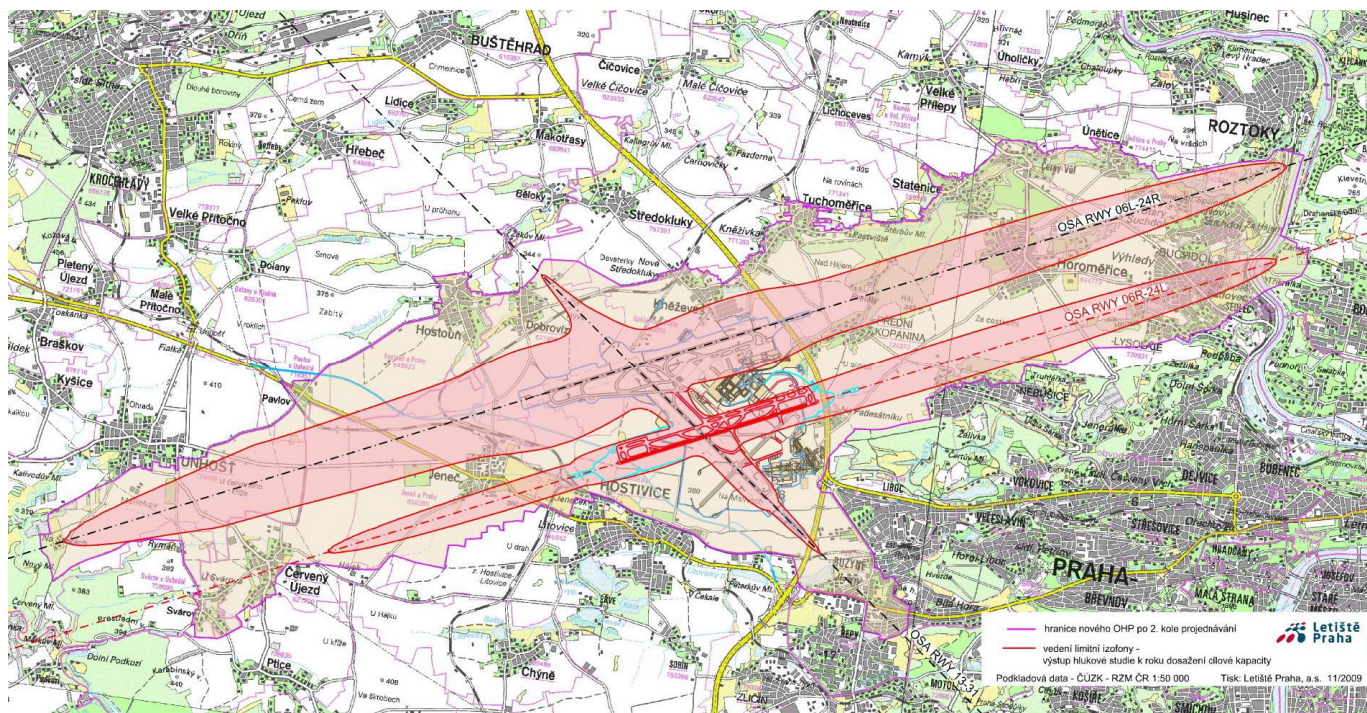
Stanovisko zpracovatele posudku:

Problematice ochranného hlukového pásma (OHP) byla v posudku věnována nadstandardní pozornost.

V dokumentaci byl proveden návrh OHP na plochách území obcí, které limitní izofony zasahují a na základě předběžných dohod oznamovatele s některými z těchto obcí. Oznamovatel zde vycházel z teze, že ve větším prostoru (OHP) než je prostor vymezený limitní izofonou vznikne provozovateli povinnost realizovat protihluková opatření pro zajištění vnitřních hlukových limitů chráněných staveb dle legislativy.

Ovšem nakonec nedošlo k dohodám se všemi takto dotčenými obcemi. Zároveň bylo během procesu EIA podáno větší množství připomínek k velmi velkému rozsahu v dokumentaci navrženého OHP. Velký rozsah OHP zároveň vzbuzoval obavy, že větší OHP umožní provozovateli záměr realizovat vyšší množství pohybů letadel, než bylo v dokumentaci deklarováno a posouzeno.

Návrh OHP z dokumentace



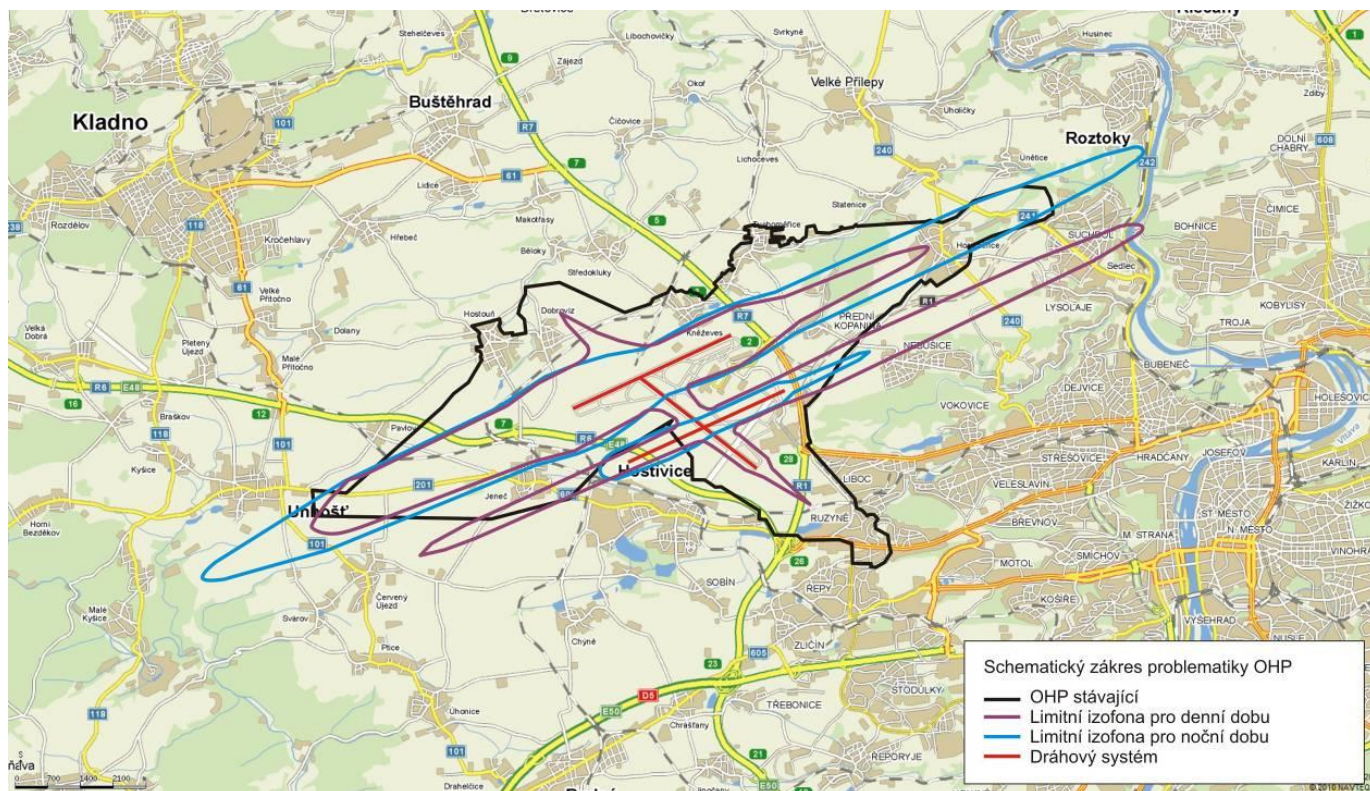
Proto bylo v rámci posudku provedeno zásadní zmenšení rozsahu navrženého OHP a byly nalezeny podmínky pro jeho jednoznačné omezení. Nový rozsah OHP byl stanoven následujícími podmínkami návrhu stanoviska:

konečný rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) navrhne oznamovatel v rozsahu limitní izofony striktně v souladu s citací § 31, odst. (2) zák. č. 258/2000 Sb.; na území limitní izofony vznikne vlastníkům chráněných nemovitostí v souladu se zákonem nárok na provedení protihlukových opatření; konečný návrh OHP předloží oznamovatel k vydání stanoviska oběma kompetentním orgánům ochrany veřejného zdraví (Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, Hygienická stanice HMP) před

podáním žádosti o vyhlášení nového OHP Úřadu pro civilní letectví v rámci samostatného procesu vydání opatření obecné povahy

- **součástí návrhu OHP bude zakres limitní izofony pro denní dobu a limitní izofony pro noční dobu**
- **ve vydání opatření obecné povahy se doporučuje respektovat zachování zakresu limitní izofony pro denní dobu a limitní izofony pro noční dobu jako pomůcku pro územně plánovací praxi**
- **optimalizovat systém provozu uvažovaného záměru tak, aby velikost plochy ohraničené limitní izofonou nebyla větší než velikost plochy ohraničené hranicí stávajícího OHP**
- **v návrhu OHP budou navrženy podmínky jasně kontrolovatelné Úřadem pro civilní letectví**

OHP stávající a limitní izofony k roku 2020 – schematický zakres – ilustrace k výše uvedeným podmínkám



Podmínkou návrhu stanoviska striktně omezená velikost ochranného hlukového pásma je zároveň základním limitem záměru. Zvýšení intenzit provozu nad maximální kapacitu by vyvolalo nutnost plošného zvětšení ochranného hlukového pásma včetně příslušných správních aktů, které by si vyžádaly nový proces EIA a to pro jakéhokoli provozovatele.

B.II.2 Voda

Letiště Praha/Ruzyně má dva zdroje pitné vody:

- přejatá voda od Pražských vodovodů a kanalizací, a.s.

– podzemní voda ze studní

V době výstavby letiště Praha/Ruzyně koncem 30.let byly jediným zdrojem pitné vody studny. Od 60.let jsou pouze zdrojem doplňkovým, Letiště Praha, a.s. odebírá pitnou vodu na základě smlouvy od PVK, a.s.

Letiště Praha/Ruzyně je zásobováno z Pražského okružního vodovodu DN 1200 mm. Přívod DN 400 z vodoměrné šachty „Na Padesátníku“ zásobuje vodojemy vodárny SEVER (2x 650 m³) a JIH (560 a 650 m³). Dále je pitná voda přiváděna z pražské vodovodní sítě Prahy 6, která zásobuje letiště přes přečerpávací stanici a vodojem Liboc (280 m³).

Provozně je vodárna SEVER propojena s vodárnou JIH.

Doplňkovým zdrojem pitné vody jsou vlastní studny S1 a S2, které byly vyhloubeny v roce 1938. Jímají vodu z cenomanského i tuonského kolektoru. Obě studny jsou situovány v uzavřeném oploceném areálu JIH letiště Praha/Ruzyně. Jejich voda je od roku 2003 upravována technologickou linkou úpravny vody v prostoru vodárny JIH, která je tvořena dvěma paralelními technologiemi - reverzní osmózou a filtrací aktivním uhlím.

Letiště Praha, a.s. je vlastníkem a provozovatelem vodovodu pro veřejnou potřebu. Vodovod je provozován na základě povolení k provozování dle § 6 odst. 2 zákona o vodovodech a kanalizacích, vydaného vodoprávním úřadem Magistrátu hl.města Prahy (čj. S-MHMP 600422/a/2008/OOP-II/R-273/Pp).

Výstavba

Předpokládaná spotřeba vody na jednoho pracovníka je odvozena z přílohy 12 vyhlášky číslo 428/2001 Sb., kterou se provádí zákon číslo 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu, ve výši 120 l/den. Podle údajů od projektanta bude výstavba probíhat po dobu cca 36 měsíců s průměrným počtem 100 pracovníků z různých dodavatelských firem.

Denní spotřeba vody se předpokládá 12 m³, celkem 8 640 m³.

Spotřeba vody pro vlastní proces výstavby bude stanovena v prováděcích projektech na základě požadavků hlavního dodavatele stavby. Z hlediska množství se však bude jednat o nevýznamný odběr. Voda pro etapu výstavby bude zajišťována ze stávajících rozvodů pitné vody v areálu letiště.

Provoz

Bilance potřeby pitné, provozní a požární vody letiště nebudou navrhovanou stavbou výrazněji ovlivněny. Nárůst spotřeby vody na letišti bude i nadále prioritně ovlivňován nárůstem přepravených cestujících (výrazněji v severní části letiště).

V souvislosti s novou RWY 06R/24L dojde vlivem realizace nových odmrazovacích stojánek a nového provozního (i sociálního) objektu k následujícím novým potřebám vody v tomto prostoru:

– objekt provozně - sociálního zařízení: max. 2,5 m³/d 600 m³/r

– příprava TUV pro odmrazování letadel: max. 24 m³/d 300 m³/r (jen zimní provoz)

V souvislosti s novou RWY 06R/24L dojde vlivem realizace nových odmrazovacích stání a nového provozního (i sociálního) objektu k následujícím novým potřebám vody v tomto prostoru:

– objekt provozně - sociálního zařízení: max. 2,5 m³/d 600 m³/r

– příprava TUV pro odmrazování letadel: max. 24 m³/d 300 m³/r (jen zimní provoz)

Předpokládá se, že k roku uvedení RWY 06R/24L do provozu, dojde ke zvýšení celkové potřeby vody na letišti z 479 343 m³/r (výchozí stav) na odhadovaných 780 000 m³/r v době uvedení dráhy do provozu a 950 000 m³ v cílovém stavu. Toto zvýšení (včetně zvýšení špičkových odběrů) bude zajištěno kapacitou současných zdrojů vody (vodovod PVK a vlastní studny), letištních čerpacích stanic a vodojemů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.II.3 Surovinové zdroje

Pro výstavbu hodnoceného záměru se předpokládá použití běžných stavebních surovin, materiálů a výrobků, jako je písek, štěrk, cement, vápno, beton, malta, zdící materiály, panely, ocelové profily a konstrukce, izolační materiály, elektroinstalační a zdravotnické materiály a výrobky, dveře, okna, dlažby apod. Upřesnění sortimentu a množství jednotlivých druhů bude provedeno v prováděcích projektech stavby.

Bilance zemních prací je výrazně ovlivněna nutností zvýšení nivelety u prahu 06R pro mimoúrovňové křížení s přeložkou silnice I/6 a rovněž vyrovnáním terénní deprese u vyústění dešťové kanalizace do Kopaninského potoka. Obě tyto terénní úpravy si vyžádají velké množství materiálu. Výkopy budou hlavně pro konstrukci vozovek drah, tunel pro spojovací komunikace a pro kolektory.

Bilance přepravních nároků v rámci zemních prací vychází z následujícího množství materiálů

- humus	:	cca 300 000,- m ³	x	1,4 t/m ³	=	420 000,- t
- zemina	:	cca 900 000,- m ³	x	1,6 t/m ³	=	1 440 000,- t
- stavební suť	:	cca 75 000,- m ³	x	2,0 t/m ³	=	150 000,- t
- stavební materiál	:	cca 100 000,- m ³	x	2,2 t/m ³	=	<u>220 000,- t</u>
				cca	celkem	2 230 000,- t

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.II.4 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Výstavba

Údaje o množství přepravovaných materiálů a počtu pohybů těžkých nákladních automobilů souvisejících s etapou výstavby jakož i přístupové cesta na stavenišť je obsahem přílohy č.10 předkládané dokumentace.

Bilance přepravních nároků uvnitř areálu letiště vychází z následujícího množství materiálů:

- humus	:	cca 300 000,- m ³	x	1,4 t/m ³	=	420 000,- t
- zemina	:	cca 900 000,- m ³	x	1,6 t/m ³	=	1 440 000,- t
- stavební suť	:	cca 75 000,- m ³	x	2,0 t/m ³	=	150 000,- t
- stavební materiál	:	cca 100 000,- m ³	x	2,2 t/m ³	=	<u>220 000,- t</u>
				cca	celkem	2 230 000,- t

a z následující úvahy:

- pracovní dny		cca 600 dnů
- denní odvoz nebo návoz		cca 3717 t/den
- při použití souprav po 20t		cca 186 pohybů/den
- počet souprav za hodinu (předpoklad 14 hod/den)		cca 13,3 pohybů/hod

Bilance přepravních nároků mimo areál letiště vychází z následujícího množství materiálů:

- humus (přebytek):	cca 250 000,- m ³	x	1,4 t/m ³	=	350 000,- t
- zemina (nedostatek):	cca 400 000,- m ³	x	1,6 t/m ³	=	640 000,- t
- stavební suť(nehodná):	cca 20 000,- m ³	x	2,0 t/m ³	=	40 000,- t
- stavební materiál :	cca 500 000,- m ³	x	2,2 t/m ³	=	<u>1 100 000,- t</u>
				cca	celkem 2 130 000,- t

a z následující úvahy:

pracovní dny		cca 600 dnů
denní odvoz nebo návoz		cca 3550 t/den
při použití souprav po 20t		cca 178 pohybů/den
počet souprav za hodinu (předpoklad 14 hod/den)		cca 12,7 pohybů/hod

Dopravní zátěž bude rozdělena do tří (event. čtyř) směrů.

Do západní části staveniště je navržen hlavní příjezd pro staveništní dopravu ze směru od nově vybudované mimoúrovňové křižovatky rychlostní komunikace I/6 v km 1,9 nad obcí Hostivice.

Zde bude propojení z obou směrů rychlostní komunikace I/6 (Karlovy Vary – Praha) do prostoru staveniště vedeno po stávajících letištních komunikacích. Toto řešení zcela vyloučí staveništní dopravu z obydlených míst – Hostivice, Jeneč. Z celkového množství přepravovaných materiálů je uvažováno touto trasou dopravit 30 % .

Jako alternativní příjezd do západní části staveniště je uvažováno dopravní napojení z další vybudované mimoúrovňové křižovatky R6 směr Hostouň – Jeneč, kde je propojení se stávajícími letištními komunikacemi vedeno po upravených částech polních cest. Eventuelní množství z celkového objemu přepravované touto trasou je 5 %.

Do východní části staveniště jsou navrženy dvě příjezdové trasy.

Z jihu po komunikaci spojující jižní a severní odbavovací areály napojené na ulici K letišti vedoucí Areálem JIH. Tato ulice má přímé napojení na nový silniční okruh s možností odjezdu (příjezdu) z obou směrů Slaný – Praha. Z tohoto směru je uvažováno z celkového objemu přepravovaných materiálů dopravit 30 %.

Ze severu rovněž po komunikaci spojující jižní a severní odbavovací areály napojené mimoúrovňovou křižovatkou na ulici Aviatickou tvořící hlavní příjezdovou komunikaci k areálu sever. Ulice Aviatická je napojena na silnici I/7 Praha - Slaný v mimoúrovňové křižovatce Aviatické/Lipská. Zde je rovněž možnost odjezdu (příjezdu) z obou směrů Slaný – Praha. Z tohoto směru je uvažováno z celkového objemu přepravovaných materiálů dopravit 35 %.

Toto řešení příjezdu do východní části zcela vyloučí staveništní dopravu z obydlených míst – Praha 6 – Liboc, Praha 6 – Ruzyně.

Součástí přílohy č.10 (Intenzity staveništní dopravy) jsou vyjádření MČ Prahy 6, odboru životního prostředí č.j. MCP6 66071/2008, ODŽP/344-Fi ze dne 14.10.2008, Městského úřadu Hostivice, č.j. 10310/08/TSD ze dne 20.10.2008 a obce Dobrovíz, č.j. 386/2008 ze dne 19.12.2008. Všechna tato vyjádření v podstatě za stanovených podmínek s navrženými přepravními trasami souhlasí.

Provoz

Automobilová doprava

Dopravní obsluha letiště Praha/Ruzyně vychází z Dopravní prognózy letiště Praha/ Ruzyně, která byla vypracována jako podklad pro dokumentaci EIA Ústavem dopravního inženýrství hlavního města Prahy a je doložena v příloze č.6.1 dokumentace. V tomto materiálu je komentována veškerá doprava, související s dopravní obslužností letiště v řešených časových horizontech (osobní, nákladní i hromadná, a to i v kombinaci s případnou alternativní dopravou).

Protože jedním z požadavků v rámci vrácení dokumentace byl i požadavek vyhodnotit vlivy navazující i generované dopravy související s posuzovaným záměrem ještě na širším komunikačním systému, je z hlediska vyvolané dopravy tato problematika podrobněji řešena v příloze 6.2. předkládané dokumentace (Vliv dopravy indukované letištem Praha na komunikační síť města, TSK hl.m.Prahy).

Pro splnění požadavku specifikace cílové kapacity letiště je v příloze č.6.3. předkládané dokumentace doložen vliv dopravy indukované letištěm Praha na komunikační síť hl.m. Prahy a jeho okolí v roce 2020.

Letecká doprava

Pro odvození hluku v okolí letiště Praha/Ruzyně se vychází ze statistických údajů. Veškeré podklady poskytl zadavatel (Letiště Praha, a.s.). Jsou řešeny následující stavy:

Výchozí stav

celkový počet přepravených cestujících za rok 2006	11,5 mil.
celkový počet pohybů letadel za rok	166 tis
z toho celkový počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00) za rok 2006	14,6 tis
počet pohybů letadel za 6 měsíců v letním období (květen – říjen)	92 292
z toho počet pohybů ve dne za 6 měsíců v letním období	83 997
počet pohybů v noci za 6 měsíců v letním období	8 292

Charakteristický letový den pro výchozí stav v roce 2006:

– počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin)	502
z toho počet pohybů v denní době (06:00 – 22:00)	456
počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00)	46

Směrodatný letecký provoz v charakteristickém letovém dni

Počty příletů (**ARR**) a odletů (**DEP**) letadel na letišti Praha / Ruzyně v roce 2006

	RWY 24		RWY 06		RWY 31		RWY 13	
	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP
DENNÍ DOBA	155	146	41	37	18	18	14	27
NOČNÍ DOBA	17	17	3	3	2	2	1	1
CELKEM	172	163	44	40	20	20	15	28

Celkové údaje o provozu LKPR v roce dosažení cílové kapacity

– celkový počet přepravených cestujících za rok	21,2 mil.
– celkový počet pohybů letadel za rok	274,5 tis
z toho celkový počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00) za rok	13,7 tis
– počet pohybů letadel za 6 měsíců v letním období (květen – říjen)	150 960
z toho počet pohybů ve dne za 6 měsíců v letním období	143 600
počet pohybů v noci za 6 měsíců v letním období	7 360

Charakteristický letový den v roce dosažení cílové kapacity

– počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin)	820
z toho počet pohybů v denní době (06:00 – 22:00)	780
počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00)	40

Směrodatný letecký provoz v charakteristickém letovém dni v roce dosažení cílové kapacity

Celkové počty příletů (**ARR**) a odletů (**DEP**) letadel na letišti Praha / Ruzyně v roce dosažení cílové kapacity v denní a noční době, v závislosti na směru RWY

	RWY 24R		RWY 24L		RWY 06R		RWY 06L		RWY 31		RWY 13	
	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP
DENNÍ DOBA	31	261	246	4	78	8	8	85	12	23	16	8
NOČNÍ DOBA	14	14	1	1	0	0	5	5	0	0	0	0
CELKEM	45	275	247	5	78	8	13	90	12	23	16	8

Počty příletů (**ARR**) a odletů (**DEP**) letadel uvažovaných kategorií na letišti Praha / Ruzyně v roce dosažení cílové kapacity v denní době, v závislosti na směru RWY

	RWY 24R		RWY 24L		RWY 06R		RWY 06L		RWY 31		RWY 13	
	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP
PROP	8	68	64	1	20	2	2	23	4	6	4	2
JET do 136 t	21	175	165	3	53	5	5	57	8	16	11	5
JET nad 136 t	2	18	17	0	5	1	1	5	0	1	1	1

Počty příletů (**ARR**) a odletů (**DEP**) letadel uvažovaných kategorií na letišti Praha / Ruzyně v roce dosažení cílové kapacity v noční době, v závislosti na směru RWY

	RWY 24R		RWY 24L		RWY 06R		RWY 06L		RWY 31		RWY 13	
	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP
PROP	3	3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
JET do 136 t	10	10	1	1	0	0	4	4	0	0	0	0
JET nad 136 t	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

pozn.1:

Charakteristickým letovým dnem se rozumí průměrný letový den s počtem **N** pohybů (vzletů a přistání) všech letadel v průběhu jednoho dne, odvozeným jako průměrná hodnota z celkového počtu pohybů za šest po sobě následujících měsíců v letním období (květen až

říjen) ve všech provozních směrech vzletových a přistávacích drah. Odděluje se počet pohybů N_D v denní (06:00 – 22:00) a N_V v noční době (22:00 – 06:00), $N = N_D + N_V$.

pozn.2:

Tato kapacita je cílovou kapacitou záměru tak, jak bylo stanovení cílové kapacity požadováno MŽP v rámci vrácení dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Kapitola je zpracována kvalitně, přehledně, nadstandardně z hlediska podrobnosti údajů o vstupech.

V dokumentaci se operuje termínem „cílová kapacita“ záměru a s tím, že stanovení „cílové kapacity bylo požadováno v rámci vrácení dokumentace k dopracování. Ve skutečnosti bylo v rámci vrácení dokumentace k dopracování požadováno „jednoznačně stanovit maximální kapacitu a limity záměru a k této kapacitě vztáhnout odborné studie“.

Proto je v dokumentaci používaný termín „cílová kapacita“ nahrazen v další části procesu EIA termínem „maximální kapacita“. Tato maximální kapacita je zároveň základním limitem záměru. Pro tuto maximální kapacitu a tento limit má platnost aktuální proces EIA. Plnění této maximální kapacity je také podtrženo podmínkou návrhu stanoviska EIA.

Jakékoli případné budoucí úvahy o překročení tohoto limitu by musely být doprovázeny novým procesem EIA a to pro libovolného provozovatele.

Dalším základním limitem záměru je potom podmínkou návrhu stanoviska striktně omezená velikost ochranného hlukového pásma. Zvýšení intenzit provozu nad maximální kapacitu by vyvolalo nutnost plošného zvětšení ochranného hlukového pásma včetně příslušných správních aktů, které by si vyžádaly také nový proces EIA.

Posouzení údajů o výstupech

B.III Údaje o výstupech

B.III.1 Ovzduší

V kapitole je uveden popis bodových, liniových a plošných zdrojů znečištění ovzduší v období výstavby a provozu záměru včetně tabulek uvádějících produkci emisí.

Podrobně je popsán postup zjištění emisních faktorů pro leteckou dopravu.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Kapitola je zpracována kvalitně, přehledně, nadstandardně z hlediska podrobnosti zdrojů znečištění, využívá nejnovějších poznatků o emisích z leteckých motorů.

B.III.2 Odpadní vody

V kapitole je konstatováno, že při výstavbě a provozu záměru budou vznikat odpadní vody splaškové, technologické a srážkové a je uvedena jejich charakteristika a podrobně specifikováno jejich množství v souvislosti se zákonem požadovanou náplní.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Uvedené informace lze považovat za dostačující.

B.III.3 Odpady

V kapitole je uveden výčet odpadů vznikajících během výstavby záměru a ve fázi jeho provozu, včetně popisu způsobu nakládání s odpady.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Kapitola je zpracovaná v dostatečné hloubce pro posouzení.

B.III.4 Ostatní výstupy

Hluk

Výstavba

Pro realizaci stavebních prací budou používány běžné stavební stroje - jedná se o obvyklou stavební činnost prováděnou standardními technologiemi, které významně neovlivní životní prostředí v blízkém okolí a předpokládá se, že zvuková kulisa pracujících zemních, dopravních a stavebních strojů nepřekročí přijatelnou hlukovou hranici. Nepředpokládá se užívání všech uvedených mechanismů současně a umístění zdrojů hluku se bude neustále

měnit dle okamžité potřeby. Negativní vliv hluku bude pouze dočasný - hluk ze staveniště bude vznikat pouze během výstavby, která bude časově omezena.

Provoz

Bodové zdroje hluku

Nové motorové stání bude součástí dráhového systému s dvojicí paralelních RWY 06R/L 24R/L letiště Praha/Ruzyně a bude vybaveno pro testování pohonných jednotek dopravních letadel v celém rozsahu výkonů a potřeb provozovatele. Protihlukové vybavení stání zajistí, že nebude překračován hygienický limit hluku stacionárních zdrojů v denní době. Využití motorového stání v noční době bude upraveno provozními předpisy tak, aby nebyl překračován hygienický limit hluku stacionárních zdrojů v noční době. Nové motorové stání bude vyhovovat pro motorové zkoušky velkokapacitních letadel pro dálkové tratě. Podrobněji je tato problematika řešena v příloze č.17 předkládané dokumentace.

Liniové a plošné zdroje hluku

Liniovými a plošnými zdroji hluku jsou v rámci uvažovaného záměru vyvolané pohyby vozidel a pohyby letadel.

Dopravní prognóza letiště Praha/Ruzyně pro sedm různých stavů zatížení, lišících se vzájemně obdobími, pro které je výpočet proveden byla zpracována ÚDI hl.m. Prahy a je doložena jako samostatná příloha č.6.1 předkládané dokumentace.

Pro posouzení dopravy indukované letištěm na dalších komunikacích dle požadavku MŽP byla zpracována studie „Vliv dopravy indukované letištěm na komunikační síť města“, která je doložena jako příloha 6.2. dokumentace.

V příloze 6.3. dokumentace je potom dokladována indukovaná doprava letištěm Praha na komunikační síť hl.m. Prahy a jeho okolí v roce 2020.

Údaje o dopravě byly vstupním podkladem pro hlukovou a rozptylovou studii z dopravy, které jsou doloženy v samostatných přílohách č.13 a č.18 dokumentace.

Údaje o vyvolaných počtech pohybů letadel byly předány oznamovatelem, pro výchozí stav, rok uvedení dráhy do provozu a cílový stav. Pro výchozí rok údaje vycházejí ze skutečně realizovaných pohybů, pro ostatní stavy potom z oficiální prognózy počtu pohybů a přepravených cestujících Letiště Praha, a.s.

Vibrace

Záměr ve stadiu realizace ani provozu není zdrojem vibrací.

Záření

Jako zdroje elektromagnetického záření se uplatňují systémy letecké zabezpečovací techniky, zejména prostředky radiové navigace, radarové systémy a komunikační prostředky. Provozovatelem těchto zařízení není Letiště Praha, a. s., ale s.p. Řízení letového provozu. Instalovány jsou následující zdroje:

- prostředky radiové navigace
 - nesměrové majáky NDB, umístěné na prodloužených osách vzletových a přistávacích drah - 4 ks
 - všesměrový maják VOR 112 - 118 MHz
 - přibližovací a přistávací systém ILS 108 - 112 MHz 6 ks a 328 - 335 MHz 6 ks
 - měřiče vzdálenosti DME 960 - 1215 MHz - 7 ks
 - polohová návěstidla MKR 75 MHz 4 ks
- radarové systémy
 - primární radar (TAR), pulzní výkon 600 kW, 1.kanál kmitočet 2740 MHz, 2 kanál kmitočet 2840 MHz
 - monopulzní sekundární radar (MSSR), pulzní výkon 1,5 kW, kmitočet 1030 MHz
 - pojezdový radar TERMA, pulzní výkon 15 kW, kmitočet okolo 10 GHz
- komunikační prostředky
 - 14 vysílačů ve středisku Jeneč, 2 nouzové v Terminálu Sever, pracující s frekvencemi 118 - 137 MHz (1.pásmo) a 225 - 400 MHz (2.pásmo)
 - krátkovlnný vysílač ve středisku Jeneč, - operační dispečink ČSA
 - krátkovlnný vysílač v areálu JIH - Policie ČR
 - vysílače systému O2 a T-Mobile

K řízení letového provozu se používají převážně vysokofrekvenční zdroje (118 - 137 a 225 - 400 MHz) o vlnových délkách 250 - 220 a 133 - 75 cm. Rizikům nepříznivého vlivu elektromagnetického záření uvedených vlnových délek jsou vystaveni především pracovníci obsluhy zařízení, u nichž přichází v úvahu delší expozice. Tyto osoby jsou pod stálou lékařskou kontrolou.

Zápach

Vzhledem k charakteru záměru nelze předpokládat, že by posuzovaný záměr byl zdrojem zápachu.

Jiné výstupy

Nejsou známy jiné výstupy záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Bez připomínek.

B.III.5 Doplnující údaje

Terénní úpravy se týkají především realizace zpevněné dráhy bez výraznějších zásahů do morfologie krajiny.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Celý název této kapitoly dle příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb., v platném znění je následující: „Doplnující údaje (například významné terénní úpravy a zásahy do krajiny)“.

Vzhledem k k charakteru záměru lze náplň této kapitoly považovat za dostatečnou.

Posouzení údajů o stavu životního prostředí v dotčeném území

ČÁST C

ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Část C: Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

K poměrně podrobné kapitole C.3. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení je možno konstatovat následující:

Zpracovatel dokumentace zde podává podrobný právní výklad problematiky hlukového zatížení, kde dokládá, že z přísně legislativního pohledu není hlukové zatížení znečišťováním nebo poškozováním životního prostředí.

Zároveň je nutno zdůraznit, že bez ohledu na to, zda hluk je nebo není prvkem znečišťování nebo poškozování životního prostředí, musí být realizací záměru splněny hlukové předpisy v oblasti veřejného zdraví. V případě hluku z mezinárodních letišť s více než 50 000 pohyby za rok platí legislativou stanovená povinnost zřízení ochranného hlukového pásma a v tomto pásmu je pak nezbytné splnit hlukové limity pro vnitřní prostory chráněných staveb. Obdobně v případě hluku z pozemních komunikací platí zvyšující korekce dle typu dopravy (pozemní komunikace, hlavní pozemní komunikace, dráha).

Zpracovatelský tým dokumentace konstatoval, že oznamovatel plní veškeré požadavky, které ve vztahu k hlukové zátěži z leteckého provozu vyplývají jak z příslušné legislativy z hlediska zákona o ochraně veřejného zdraví a souvisejících předpisů, tak i z dohod s dotčenými obcemi z hlediska rozšíření OHP nad rámec platné legislativy.

Během procesu EIA ovšem nedošlo k dohodě se všemi dotčenými obcemi, takže aktuálně se v rámci posudku EIA ukládá vyhlášení ochranného pásma v souladu s platnou legislativou (ne nad její rámec) v nejmenším možném rozsahu tj. v rozsahu limitní izofony.

Posouzení údajů o vlivech záměru na veřejné zdraví a životní prostředí

ČÁST D

KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.I Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti

D.I.1 Vlivy na veřejné zdraví, včetně sociálně ekonomických vlivů

Zdravotní rizika, sociální a ekonomické důsledky

Výstavba

Akustická a imisní situace

Rozsah stavebních a zemních prací lze označit za významný, a proto lze očekávat, že etapa výstavby může představovat částečné narušení faktorů pohody. Proto bylo provedeno posouzení etapy výstavby jak z hlediska hlukové zátěže (příloha 11 dokumentace), tak z hlediska imisní zátěže (příloha 12 dokumentace), které jsou komentovány v kapitolách D.I.2 a D.I.3 dokumentace.

Provoz

Znečištění ovzduší

V rozptylové studii jsou řešeny bodové, liniové a plošné zdroje znečištění ovzduší související s provozem posuzovaného záměru. Řešen je příspěvek posuzovaného záměru k imisní zátěži ve zvolených variantách, které jsou popsány v příslušné pasáži dokumentace. Výpočet z hlediska plošného rozptylu škodlivin byl proveden s využitím programu SYMOS 97, verze 2006. Vyhodnocení příspěvků k imisní zátěži je řešeno v dokumentaci, podrobněji je provedeno v rozptylové studii, která je přílohou č. 13 dokumentace. Vypočtené příspěvky k imisní zátěži byly podkladem pro vypracování studie vlivů na veřejné zdraví, která je samostatnou přílohou č. 20 dokumentace.

Hluková zátěž

Dalším aspektem z hlediska provozu posuzovaného záměru je problematika hlukové zátěže především letecké dopravy a dále z automobilové a železniční dopravy. Tato problematika je pro letecký hluk řešena v samostatné příloze 15 dokumentace, problematika liniových zdrojů hluku je řešena v rámci samostatné přílohy 18 (Akustická studie – hluk ze silniční dopravy) a přílohy 19 (Akustická studie – hluk ze železniční dopravy).

Vyhodnocení akustické situace a vypočtené příspěvky k imisní zátěži byly podkladem pro vypracování studie vlivů na veřejné zdraví, která je samostatnou přílohou 20 předkládané

dokumentace. V této příloze je využit i model pro hodnocení obtěžujícího účinku kombinovaného hluku z různých typů dopravy.

Znečištění vody a půdy

Tato problematika je komplexně popsána v příslušných kapitolách dokumentace. Ve vztahu k vlivům na obyvatelstvo nelze předpokládat za řádného provozu žádné zdravotní ovlivnění obyvatelstva nejbližší obytné zástavby prostřednictvím znečištěné vody nebo půdy. Možné dopady úniku paliva či odmrzovacích látek do podzemních vod v okolí letiště jsou vyhodnoceny jako malé.

Stanovisko zpracovatele posudku EIA:

V rámci prací na posudku EIA byl zpracován Oponentní posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví. Jeho závěry, které komentují závěry Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví jsou uvedeny v dalším textu (tučně):

1. Z hlediska odborného lze konstatovat, že hluk z letecké dopravy není v chráněném venkovním prostoru, resp. chráněném venkovním a vnitřním prostoru staveb, zdrojem nízkofrekvenčního hluku ani hluku s tónovou složkou.

Absence nízkofrekvenčního hluku znamená, že zde nebudou komplikace při realizaci náhradních opatření ke snížení hluku ve vnitřních prostorách budov.

2. V případě vybudování paralelní RWY 06R/24L se distribuce hlukové zátěže okolí letiště v denní době změní. Hluku z leteckého provozu bude ve zvýšené míře vystaveno území východně od RWY 06R/24L (přiletý), pruh území zasahující Suchdol a Lysolaje bude vystaven v denní době hluku okolo limitní úrovně LAeq,16h = 60 dB(A) nebo mírně vyšší; limitní izofona se bude dotýkat severního okraje Nebušic. Sníží se zátěž lokality Starý Suchdol v neprospěch středu Nového Suchdola.

Obce západně od letiště leží většinou mimo osy obou drah a hluku blízcímu se hygienickému limitu pro denní dobu budou vystaveny jen jejich okrajové části; týká se to především Jenče, zčásti také Kněževsi.

Hluková zátěž z přeletů území jižně od letiště (Praha 4, 5, 6, 17) bude po zprovoznění RWY 06R/24L na větší části území menší.

Bez připomínek.

3. V noční době se akustická situace v okolí letiště vlivem paralelní RWY oproti současnému stavu v zásadě nezmění, protože nová RWY nebude používána v noční době. Naopak se vlivem snížení letů v noční době a realizací dalších kroků Akčního plánu očekává mírné zlepšení akustické situace (o cca 1 dB(A)). Je nutné upozornit na skutečnost, že provozem na dráhovém systému s paralelní dráhou 06R/24L bude významně omezen počet nočních pohybů (letů), které budou realizovány pouze na hlavní dráze 06L/24R. na max. 40 v charakteristickém letovém dni při srovnání s výchozím stavem 46 nočních pohybů (rok 2006) a současným stavem 58 pohybů (2008) v charakteristickém letovém dni.

Bez připomínek.

4. V noční době bude hlukem z přeletů stále zatížena lokalita Starý Suchdol, střed Nového Suchdola bude bez hlukové zátěže. Výsledná hluková zátěž území Praha Suchdol zůstane po zprovoznění RWY 06R/24L přibližně zachována.

Hluku v noční době bude vystaveno území východně od RWY 06L/24R (přiletý), zejména Horoměřice, část Starého Suchdola a část Přední Kopaniny. Obce západně od letiště leží většinou mimo osy obou drah a hluku blízcímu se hygienickému limitu pro noční dobu budou vystaveny jen jejich okrajové části; týká se to především Jenče, zčásti také Kněževsi.

Z porovnání varianty 2006 a 2020-A vyplývá, že ve variantě 2020-A bude celkem v posuzovaných lokalitách exponováno o 1 479 osob méně než ve variantě 2006 (uvažován deskriptor $L_n > 45$ dB(A)).

Bez připomínek.

5. Největší hlučností z hlediska expozice maximálním hodnotám akustického tlaku bude exponována lokalita Na Padesátíku, a to v denní i noční době. Tuto lokalitu lze jednoznačně označit za nevhodnou pro bydlení.

Upravit formulaci závěru následovně:

Z hlediska expozice maximálním hodnotám akustického tlaku bude nejvíce exponována lokalita Na Padesátíku v denní a výjimečně i noční době. Tuto lokalitu lze jednoznačně označit za nevhodnou pro bydlení.

6. Do celkového počtu posuzovaných obyvatel nebylo zahrnuto cca 2 260 studentů, resp. uživatelů kolejí České zemědělské univerzity v Praze 6-Suchdole. Důvodem je skutečnost, že z hlediska hodnocení možných negativních účinků hluku z dopravy se jedná o krátkodobou a přerušovanou expozici hlukem, pro jejíž vyhodnocení nejsou k dispozici odborné podklady.

Ze stejného důvodu není hodnocen vliv expozice na zahrádkářské osady situované v posuzovaných územích.

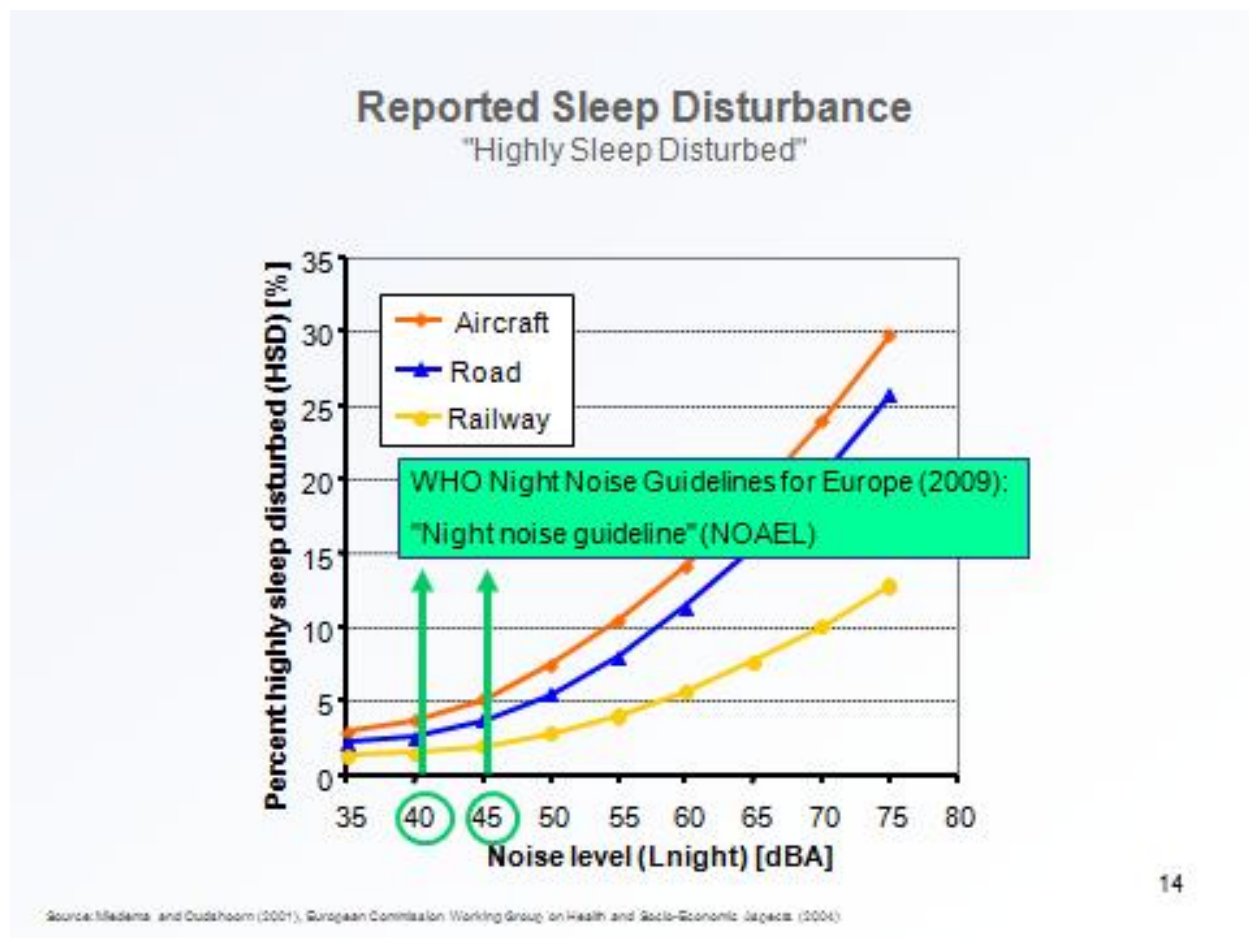
Dle názoru zpracovatele Oponentního posudku Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví měli být tyto studenti zahrnuti do hodnocení rizika hluku u rušení spánku a obtěžování hlukem.

Pozn. zpracovatele posudku EIA:

Na nové RWY se v noci prioritně létat nebude.

Podle posledních odborných závěrů se WHO přiklání k názoru, že obtěžování je spíše otázkou komfortu nežli zdravotní ukazatel, a proto se již v připravovaném multifaktoriálním hodnocení dle DALY považuje obtěžování pouze za pomocný, doplňkový faktor [Classen T., „Step-by-step hand-on guidance for DALYs calculation using strategic maps“: Burden of Disease from Environmental Noise, Meeting WHO, Bonn, 14-15. October 2010]

Rušení spánku - v grafu jsou uvedeny zelenými šipkami hodnoty NOAEL (No Observed Adverse Effect Level) - tedy hladiny, u kterých nejsou pozorovány žádné nepříznivé vlivy. Dle dokumentu WHO Night Noise Guidelines for Europe 2009 je NOAEL $L_{Aeq,8h} = 40$ dB; oproti dokumentu WHO Community Noise Guidelines z roku 1999 došlo o snížení NOAEL o 5 dB.



14

Hodnocení možných zdravotních účinků expozice cca 2 260 studentů, resp. uživatelů kolejí České zemědělské univerzity v Praze 6 - Suchbátka nelze kvantifikovaně provést, protože pro takovéto hodnocení nejsou k dispozici odborné podklady. Lze pouze konstatovat, že někteří studenti se mohou cítit obtěžovaní, ale jejich kvantifikace není možná. Nejsou k dispozici vztahy pro výpočty z expozic, které se označují jako „krátkodobé“. K dispozici jsou pouze podklady pro kvantifikaci dlouhodobé zátěže hlukem z dopravy (obecně), tj. po expozici delší než 10-15 let. V případě studentských kolejí nepřipadá takovéto délka expozice v úvahu. Navíc se jedná o úzce výběrovou populaci lidí mladých (cca 18 – 26 let), kteří jsou obecně odolnější proti stresu, bez zdravotních problémů. Neznáme reálný vzorec expozice těchto mladých lidí, protože v současné době mladí lidé neužívají koleje po celou dobu akademického roku ani po celou dobu studia (často dochází ke změně vysoké školy a tím i změně kolejí). Expozice je přerušována zahraničními stážemi a studijními pobyty v délce několika měsíců, které jsou v dnešní době studia běžné. Studenti také často opouštějí koleje během kalendářního týdne a jezdí za rodiči, z čehož vyplývá, že o jejich skutečné expozici se mnoho neví.

Závěr: z výše uvedených důvodů nelze učinit odborný závěr týkající se odhadu počtu obtěžovaných a subjektivně rušených ve spánku.

Ke kvantitativním výsledkům, týkajícím se rušení spánku, obtěžování a kardiovaskulárních onemocnění, je tedy nutné přistupovat s uvědoměním si všech nejistot, které do hodnocení vstupují. Jedná se vyloženě o informativní srovnání.

7. Údaj o počtu obyvatel se subjektivně rušeným spánkem je podhodnocený, protože nebyly k dispozici podklady týkající se hlukového pásma $L_n = 40$ až 45 dB(A), ve kterém se již rušivý účinek na kvalitu spánku může projevovat.

Důvodem, proč tyto nízké hladiny nebyly zohledněny již v akustických studiích, je skutečnost, že takto nízké zatížení hlukem z letecké dopravy je v tak rušné aglomeraci jako je Praha a její blízké okolí, přemaskováno hlukem z ostatních zdrojů, tzn., že tzv. hladina hluku pozadí (= zatížení hlukem z ostatních zdrojů) je vyšší než hladina $L_{Aeq,8h} = L_n = 40$ až 45 dB(A) z letecké dopravy.

Na obtěžující a rušivý účinek hluku z letecké dopravy má vliv i konkrétní počet a intenzita jednotlivých hlukových událostí (přeletů), což výstupy akustické studie v podobě ekvivalentních hladin akustického tlaku nepopisují. Zde se to týká lokality Na Padesátníku, kde budou dosahovány vysoké hladiny L_{max} (až 80 dB(A)). Největší hlučností z hlediska expozice maximálním hodnotám akustického tlaku bude tedy exponována lokalita Na Padesátníku, která je díky tomu naprosto nevhodná k bydlení.

Z porovnání obou variant v posuzovaných lokalitách vyplývá, že hlukem z leteckého provozu bude po případné realizaci RWY celkem rušeno ve spánku lehce o 255 osob méně, z toho vysoce rušeno bude o 98 méně.

Bez připomínek.

8. U subjektivního faktoru obtěžování bude po realizaci RWY možné očekávat nárůst o 1 320 osob lehce obtěžovaných, z toho o 330 více osob vysoce obtěžovaných.

Bez připomínek.

9. Rizika kardiovaskulárních chorob, tj. případné zvýšené nemocnosti infarktem myokardu, ischemické choroby srdeční a hypertenze vlivem hluku z letecké dopravy vychází u obyvatel zájmového území pro variantu 2020-A mírně menší než pro současný stav (variantu 2006).

Rizika ze silniční a drážní dopravy nebyla z hlediska KVO hodnocena.

Zde se domnívám, že nelze kvantifikovat riziko onemocnění IM, ICHS a hypertenze v členění na jednotlivá sídla pro absenci vhodné metodiky a pro velmi malé soubory osob. Zde by mělo stačit stanovení populačního atributivního rizika PAR. Vzhledem k výši expozice hlukem z letecké dopravy zde nelze reálně uvažovat o zvýšení počtu těchto onemocnění. Populační atributivní riziko onemocnění IM z leteckého hluku v lokalitě Ruzyně je zřejmě podstatně nižší než PAR 3,22 % stanovené pro silniční hluk v Německu pro celou populaci.

Pozn.:

Počty osob byly uvedeny se záměrem porovnání trendů (jednotlivých posuzovaných variant) nikoliv posuzování absolutních čísel (počtu osob), což je uvedeno na str. 49 Doplnění pod tabulkou.

10. Při interpretaci těchto závěrů je však nutné mít na paměti, že hluk je bezprahová noxa a tudíž se shora uvedené výsledky vztahují na běžnou, exponovanou populaci. U citlivých skupin, zejména dětí a starších a nemocných osob, lze negativní účinky hluku očekávat i při nižších hladinách hluku v chráněných venkovních prostorech.

Bez připomínek.

11. Lze konstatovat, že realizace paralelní dráhy bude mít mírné až středně negativní dopady na území posuzované touto expertízou. V denní době zejména na lokality Suchdol, Nebušice a Jeneč, v noční době na lokalitu Suchdol.

Bez připomínek.

Zlepšení lze očekávat u lokalit Horoměřice a Řepy, a to v denní i noční době

S ohledem na výše uvedené je však nutné mít na paměti, že při kvantitativní charakterizaci rizika expozice hluku jde spíše o kvalifikovaný odborný odhad počtu obyvatel.

Výše uvedené odborné závěry platí pouze pro podklady, tj. vstupní data tak, jak byla k tomuto zpracování poskytnuta.

Závěr lze doplnit ještě o body 12 až 14:

12. Hodnoty hluku pod limitními hodnotami dle hygienických předpisů nezaručují, že poměrně značný počet obyvatel nebude pociťovat obtěžující účinky hluku a rušení spánku hlukem z letecké, silniční a železniční dopravy.

13. Při tvorbě územních plánů obcí by nemělo docházet k navrhování nové zástavby, tj. přivádění nových obyvatel, do těsné blízkosti definovaných standardních příletových a odletových tratí (trajektorií letu).

14. Zhoršení řečové komunikace v důsledku hluku z leteckého provozu lze očekávat ve školských zařízeních, v obytných domech při otevřených oknech a zejména ve venkovním prostoru, kde se nelze proti hluku chránit.

Závěrem:

Odhad zdravotních rizik je zpracován s použitím klasické metodiky pro hodnocení zdravotních rizik dle obvyklého postupu ve čtyřech základních krocích. Pro počty exponovaných osob v jednotlivých hlukových pásmech po 5 dB(A) ve sledovaných

lokality byly stanoveny počty osob obtěžovaných hlukem a počty osob rušených ve spánku nočním hlukem. Stanovení bylo provedeno pro tři varianty pro hluk z letecké, pozemní a železniční dopravy. Tato část studie byla zpracována podrobně a pečlivě a závěry lze bez větších výhrad přijmout.

U kvantifikace rizika onemocnění IM, ICHS a hypertenze chybí vhodná metodika, která by měla relevantní výstupy. Pro použitý postup chybí zejména údaje o předpokládané incidenci a prevalenci onemocnění ve výhledovém roce 2020. Údaje pro rok 2006 je možné získat v ÚZIS Praha. Jak jsem již dříve uvedl, pro kvantifikaci rizika onemocnění IM, ICHS a hypertenze by mělo stačit stanovení populačního atributivního rizika PAR. Vzhledem k nízké úrovni expozice hlukem z letecké dopravy zde nelze reálně uvažovat o zvýšení počtu těchto onemocnění.

D.1.2. Vlivy na ovzduší a klima

V rámci předkládané dokumentace bylo provedeno monitorování imisního pozadí zájmového území z leteckého provozu. První měření proběhlo ve dnech 15.8. 2004 až 18.8.2004, další měření dle požadavku MŽP proběhlo ve dnech 26.6 až 28.6.2008. Výsledky měření jsou dokladovány v příslušných částech dokumentace a odpovídajících přílohách. Samotný provoz letiště neznamena z hlediska příspěvků k imisní zátěži překračování imisních limitů a tedy ani překračování únosného zatížení prostředí. Tuto skutečnost potvrzují i výsledky rozptylové studie, která prezentuje nejhorší vypočtené příspěvky za nejhorších rozptylových podmínek a při souběhu všech zdrojů znečišťování ovzduší. Je však třeba objektivně konstatovat, že stávající imisní pozadí (ve kterém jsou zahrnuty i emise ze stávajícího provozu letiště) z hlediska měřených 24 hodinových aritmetických průměrů PM_{10} je překračováno, jako na většině urbanizovaného území ČR. Provoz letiště v navrhované cílové kapacitě při porovnání stávajícího a cílového stavu přispívá ve vztahu k 24 hodinovému aritmetickému průměru PM_{10} řádově jednotkami mikrogramů, příspěvky k ročnímu aritmetickému průměru nejsou významné. Z hlediska vlivů na veřejné zdraví z hlediska imisní zátěže vyplývá, že vzhledem k nízké úrovni vypočteného imisního příspěvku z provozu letiště a související dopravy se hodnocení rizika týká hlavně současného imisního pozadí. Z výše uvedených údajů vyplývá, že v lokalitě dochází zde podobně jako na většině urbanizovaného území ČR k překročení imisních koncentrací doporučených Světovou zdravotnickou organizací pro suspendované částice s následnými negativními dopady na zdravotní stav populace. U zdravotních ukazatelů, pro které je odvozen vztah expozice a účinku na základě expozice jemné frakci částic $PM_{2,5}$ (celková úmrtnost a počet dní s omezenou aktivitou), je při výpočtu považován imisní příspěvek z provozu letiště, vypočtený rozptylovou studií, za velikostní frakci $PM_{2,5}$ (tedy podíl $PM_{2,5}/PM_{10}$ 1,0). Tento postup je zdůvodněn tím, že v primárních emisích z automobilových i leteckých motorů je dominantní podíl jemné frakce částic. Výpočet prezentovaný v hodnocení vlivů imisí na veřejné zdraví udává pro příslušný počet exponovaných obyvatel a jednotlivé kategorie zdravotních ukazatelů přímo míru vlivu znečištěného ovzduší, tedy absolutní počet zdravotních ukazatelů, který je možné přisoudit vlivu znečištěného ovzduší. Z výsledku výpočtu vyplývá, že k nepříznivému ovlivnění zdravotního stavu obyvatel znečištěným ovzduším dochází i při významně podlimitní úrovni znečištění a je tedy v současném světě v rozvinutých zemích do určité míry nevyhnutelné. Ve vztahu k hodnocenému záměru je

zřejmé, že imisní příspěvek z provozu letiště se projevuje postřehnutelným způsobem prakticky pouze v nejcitlivějších ukazatelích respirační nemocnosti, kde pro výše diskutovaný ukazatel chronické respirační nemocnosti u dětí vychází možné ovlivnění v řádové úrovni setin dne s příznaky na jedno dítě a rok (v hodnocené populaci se na základě statistických údajů UZIS předpokládá 7,5 % dětí ve věku 5 – 14 let). Lze tudíž konstatovat, že pro plnění imisních limitů pro cílový rok 2020 bude rozhodující pozařovné znečištění, které bude záviset na dalším vývoji kvality ovzduší města Prahy jako celku. Pro celkové zlepšení kvality ovzduší byl zpracován a je postupně realizován specializovaný krajský program, jehož cílem je dosažení uspokojivé kvality ovzduší hlavního města tak, aby limitní hodnoty nebyly překračovány. Vyhodnocení nejhorších příspěvků k imisní zátěži je zatíženo neznalostí emisních charakteristik leteckého parku, kde lze obdobně jako u automobilů očekávat k roku 2020 pokles emisních charakteristik u letadel. Na straně druhé ve výpočtech není zahrnuta sekundární prašnost, která se na celkové koncentraci suspendovaných částic výrazně podílí. V rámci hl.m. Prahy byl vydán a následně aktualizován Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území hlavního města Prahy. Aktualizace programu byla schválena Radou hlavního města Prahy Usnesením č.1461 ze dne 12.9.2006. V Programu je mimo jiné uvedeno opatření 3.1.3. Omezování prašnosti výsadbou zeleně, které by se mělo podílet na splnění cíle snížení emisí PM_{10} – sekundární prašnosti (Priorita 3). V tomto smyslu jsou i formulována odpovídající doporučení pro další přípravu záměru:

- **v rámci provozního řádu údržby aktualizovat harmonogram čištění příjezdové komunikace od R7 k Terminálu Sever včetně všech parkovacích ploch, spojovací komunikace mezi Terminálem Jih a Terminálem Sever a vnitřních areálových komunikací letiště Praha/Ruzyně z důvodů omezování sekundární prašnosti**
- **součástí monitoringu složek životního prostředí souvisejících se zprovozněním paralelní RWY 06R/24L bude pravidelné periodické ověřování imisní situace zájmového území okolí letiště s využitím mobilní měřicí techniky se zahrnutím oxidu dusičitého, suspendovaných částic PM_{10} a $PM_{2,5}$ a vybraných těkavých organických látek; rozsah a četnost monitoringu, výběr lokalit a délka periodického měření bude konzultována s orgánem ochrany ovzduší a orgánem ochrany veřejného zdraví**
- **na letišti bude zaveden systém CDM (Collaborative Decision Making), který umožní přesněji stanovit skutečný čas odletu a tím optimalizovat okamžik spuštění motorů a minimalizovat dobu chodu motorů na zemi**

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Část D.1.2 je zpracována dostatečně pro posouzení vlivů na životní prostředí.

D.1.3 Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Byly zpracovány akustické studie pro jednotlivé zdroje hluku – letecký, silniční a železniční hluk v dotčených lokalitách a tyto studie byly přizpůsobeny tomuto rozhodujícímu požadavku tak, aby bylo možné z jejich výsledků stanovit počty osob v jednotlivých 5 dB pásmech a to

nejen v denních a nočních ekvivalentních hladinách akustického tlaku A, ale i v deskriptoru Ldvn, tj. ekvivalentní hladina akustického tlaku pro den-večer – noc a tyto výsledky podrobit hodnocení zdravotních rizik.

Na základě požadavků probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí bylo taktéž provedeno vyhodnocení hlukové zátěže v etapě výstavby (příloha 11 předkládané dokumentace). Vstupním podkladem pro vypracování hlukové studie pro etapu výstavby byly podklady, které jsou sumarizovány pro etapu výstavby v příloze 10 (Intenzity staveništní dopravy v rámci výstavby RWY 06R/24L).

Etapa výstavby

V akustické studii byly modelovány různé situace liniové dopravy a stacionárních zdrojů. Výsledky jednotlivých modelů jsou uvedeny vždy v příslušné kapitole. Z výsledků hlukové studie vyplývají následující doporučení:

- **maximální počet jízd bude stanoven na 14 NA/hod; stavební činnost z liniových zdrojů se předpokládá pouze v době od 7 do 21 hodin; v noční době od 22 do 6 hod se stavební činnosti z liniových zdrojů neuvažuje; řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor**
- **v dalším stupni projektové dokumentace je nutné upřesnit harmonogram stavebních prací, využití nákladní dopravy pro jednotlivé fáze a etapy; upřesnit specifikaci využívaných nákladních automobilů a stanovit využití jednotlivých dopravních tras v závislosti na stavebním postupu a na základě těchto hodnot zjistit akustickou situaci v nejbližších oblastech: Oblast 1 – Na Padesátníku (oblast východně od staveniště) a oblast 2 – Hostivice (oblast jihozápadně od staveniště), které jsou nejbliže ke staveništi**

Hluk ze železniční dopravy

Z důvodu rozvoje letiště je ve výhledu uvažováno pro přepravu osob z centra Prahy jak se železniční tratí, tzv. rychlodráha na letiště Praha/Ruzyně, tak i s prodlouženou trasou metra A ze stanice Dejvická na letiště Praha/Ruzyně. Trasa metra je vedena v celém úseku pod zemí a neovlivní akustickou situaci v okolí letiště. Nově vybudovaná železniční trať ze stanice Praha Ruzyně do stanice Letiště Praha/Ruzyně je vedena převážně v zářezu nebo v tunelech. Ve sledovaném úseku se přibližuje pouze k lokalitě Na Padesátníku, kterou však z hlediska hluku výrazněji neovlivní.

Modernizací tratě v úseku Praha Ruzyně – Kladno dojde ke zlepšení parametrů kolejové trati a současně i k výstavbě rozsáhlých protihlukových opatření, která budou eliminovat hluku z provozu na této trati.

Hluk ze silniční dopravy

Na základě uvedených výsledků lze předpokládat, že rozvoj letiště Praha/Ruzyně nevyvolá na hlavní silniční síti v okolí letiště výrazné zhoršení akustické situace v okolí těchto komunikací. Největší podíl silniční dopravy indukované letištem Praha/Ruzyně je 26 %

z celkové dopravy na příslušné komunikaci, tj. SOKP v úseku mezi MÚK Evropská a MÚK Karlovarská. Uvedený maximální podíl silniční dopravy indukované letištěm se na celkové akustické situaci projeví nárůstem ekvivalentní hladiny akustického tlaku do 1 dB, což je hodnota, která je v rozmezí odchylky výpočtu i měření.

Hluk z leteckého provozu

Hluková zátěž, vyvolaná v okolí letiště Praha/Ruzyně leteckým provozem s dvojicí paralelních drah, má tyto společné charakteristické rysy:

- pole hluku na zemi, vyvolaného leteckým provozem, má tvar protáhlých pásů ve směru prodloužených os jednotlivých RWY
- uvnitř pásů se hodnoty hluku mění v poměrně širokém rozmezí, s velkým gradientem hodnot $L_{Aeq T}$ napříč pásu a malým gradientem podél jeho osy
- v důsledku proměnných provozních podmínek je u letiště s více drahami hluková zátěž v území během roku proměnná v širokém rozmezí hodnot $L_{Aeq D}$ a $L_{Aeq N}$; dokládané situace však odpovídají průměrnému stavu, což vyplývá ze zavedené definice charakteristického letového dne
- hluku z leteckého provozu LKPR v denní době bude ve zvýšené míře vystaveno území východně od RWY 06R/24L (přílety), pruh území zasahující Suchdol a Lysolaje bude vystaven v denní době hluku okolo limitní úrovně $L_{Aeq D} = 60$ dB nebo mírně vyšší; limitní izofona se dotýká severního okraje Nebušic
- v noční době jsou zmíněná území bez hlukové zátěže z leteckého provozu; hluku v noci bude vystaveno území západně od RWY 06L/24R (přílety), zejména Horoměřice, část Starého Suchdola a část Přední Kopaniny
- obce západně od LKPR leží většinou mimo osy obou drah a hluku blízcímu se limitu pro denní i noční dobu budou vystaveny jen jejich okrajové části; týká se to především Jenče, zčásti též Kněževesi
- hluková zátěž z provozu na RWY 13/31 při mimořádných situacích bude zasahovat obytná území o úrovních bezpečně nižších, než je hlukový limit

V hlukové studii se počítá s omezeným vlivem rozptylů trajektorií letu. Podle očekávání ovlivňuje odklon jmenovité dráhy letu od prodloužené osy RWY tvar zvukového pole na zemi pouze u izofon o hodnotách ekvivalentních hladin akustického tlaku nižších než je hygienický limit. Limitní izofony a všechny izofony vyšší vesměs zachovávají charakteristický symetrický tvar podle prodloužené osy RWY.

Vyjádření dopadů hluku, vyvolaného leteckým provozem v roce dosažení cílové kapacity, v denní a noční době, se omezuje na výčet obcí ležících alespoň částí plochy intravilánu v hlukových zónách, vymezených izofonami $L_{Aeq D} = 55$ dB pro denní dobu a $L_{Aeq N} = 45$ dB pro noční dobu. Za citlivé lokality v okolí letiště Praha/Ruzyně se považují tyto městské části Prahy a okolní obce:

- Praha 6, 17 a 5 (Na Padesátníku, Ruzyně, Bílá Hora, Řepy, Motol)

- Červený Újezd
- Dobrovíz
- Horoměřice
- Jeneč
- Kněževes
- Lysolaje
- Nebušice
- Přední Kopanina
- Pavlov
- Roztoky
- Suchdol
- Unhošť
- Zdiby

Méně významná je hluková zátěž z leteckého provozu LKPR na území obcí Hostivice, Hostouň, Tuchoměřice, a dalších obcí na pravém břehu Vltavy.

Počet osob v jednotlivých hlukových zónách vychází ze „Studie vlivu vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště Praha/Ruzyně na rozvoj území a cenu nemovitostí“, která je přílohou 28 doplněné dokumentace EIA. Výsledné hodnoty jsou významným způsobem ovlivněny soustavným rozšiřováním obytné zástavby do území, které bude potenciálně vystaveno hluku z leteckého provozu.

Porovnání hluku z leteckého provozu LKPR v roce uvedení paralelní RWY 06R/24L do provozu a v roce dosažení cílové kapacity

Pro porovnání hlukové zátěže okolí LKPR, vztažené k roku uvedení paralelní RWY 06R/24L do provozu a k stavu v roce dosažení cílové kapacity se vychází z odhadu změn v ploše území, vystaveného hlukové zátěži v denní a v noční době.

Přepravní výkony letiště Praha/Ruzyně se každoročně zvyšují, což vnáší větší celkovou akustickou energii do území jako důsledek většího počtu pohybů letadel. Obvyklému růstu počtu pohybů letadel o 3 až 5 % za rok odpovídá za předpokladu, že současně nedochází k obměně typů letadel, zvýšení celkové ekvivalentní hladiny akustického tlaku v okolí letiště asi o 0,13 až 0,21 dB za rok.

Očekávanými změnami v leteckém provozu na letišti Praha/Ruzyně s dvojicí paralelních RWY 06R/L 24R/L se mezi porovnávanými roky uvedení paralelní RWY 06R/24L do provozu a dosažení cílové kapacity změny hluková zátěž jen velmi málo. Předpokládaný nárůst počtu pohybů z 216,5 tisíc pohybů v roce uvedení paralelní RWY 06R/24L do provozu na 274,5 tisíc v roce dosažení cílové kapacity, tj. o necelých 27 %, představuje zvýšení ekvivalentní hladiny akustického tlaku v průměru o asi 1 dB. Pokud by se měl uvážit i příznivý vliv

očekávané obměny letadlového parku a postupné nasazení letadel certifikovaných podle kap. 4 ICAO Annex 16/I do provozu na evropských letištích, bude tento nárůst nižší.

Při porovnání změny v rozsahu hluku mezi porovnávanými stavy v roce uvedení paralelní RWY 06R/24L do provozu a v roce dosažení cílové kapacity se může vycházet z mapových podkladů přílohy B „Stav uvedení paralelní RWY 06R/24L do provozu“ a mapových příloh z této hlukové studie (příloha B v rámci přílohy č.15 předkládané dokumentace).

V případě hlukové zátěže v denní době porovnává se příloha 1 s mapovým podkladem z přílohy B pro denní dobu se plocha území, vymezeného limitní izofonou $L_{Aeq D} = 60$, mírně zvětší. Hranice hlukové zóny o hladinách vyšších než je limit pro denní dobu se posouvá ve všech směrech vzletových a přistávacích drah, používaných v denní době, úměrně k nárůstu hluku o asi 1 dB. V území tomu odpovídá posun limitní izofony asi o 800 až 1000 m směrem od prahů každé RWY. Ve směru kolmém na dráhu letu je v důsledku velkého gradientu hladin $L_{Aeq D}$ územní změna malá.

V návaznosti na opatření z Akčního plánu na snížení počtu pohybů v noční době budou pozitivně ovlivněny hlukové poměry v okolí LKPR již při uvedení RWY 06R/24L do provozu. Pro dodržení rozsahu ochranného hlukového pásma navrženého na provozní stav v roce dosažení cílové kapacity je nutné zavést snížení počtu pohybů letadel na 40 pohybů za noc již v roce uvedení paralelní RWY 06R/24L do provozu. Vývoj hlukové zátěže v noční době od roku uvedení paralelní RWY 06R/24L do provozu do roku dosažení cílové kapacity tak bude bez výraznějších změn. Situace je znázorněna v mapovém podkladu přílohy B pro noční dobu a v příloze 2 studie (příloha č.15).

Zajímavé srovnání nabízí následující tabulka. Shrnuje vývoj představ o současném a budoucím rozsahu nočního provozu na letišti Praha/Ruzyně v různých provozních variantách, počínaje rokem 2006 a konče rokem dosažení cílové kapacity, včetně variant se zahrnutím strategických kroků z Akčního plánu.

Porovnání počtu pohybů letadel na letišti Praha/Ruzyně v denní a noční době

ROK/VARIANTA	Celkový počet pohybů za rok	Počet pohybů v noci za rok	Počet pohybů v denní době	Počet pohybů v noci	Využití RWY 13/31 za rok v %
2006	166 000	14 600	456	45	16,6
rok uvedení RWY 06R/24L do provozu	216 500	17 500	595	52	7
rok uvedení RWY 06R/24L do provozu se snížením nočních pohybů	216 500	13 700	607	40	7
neprovedení záměru	216 500	17 500	516	52	44,7
rok dosažení cílové kapacity – původní záměr	274 500	17 500	768	53	7
rok dosažení cílové kapacity se snížením nočních pohybů	274 500	13 700	780	40	7

Zhodnocení dopadů hluku ze zde porovnávaných stavů by mělo, analogicky k požadavkům Směrnice EU [Directive 2002/49/EC of the European Parliament and of the Council of 25

June 2002 relating to the assesment and management of environmental noise], vycházej z porovnání počtu obyvatel vystavených hluku v obou časových horizontech. Toto porovnání je však významně ovlivněno předpokládaným demografickým vývojem podle schválených územních plánů okolních obcí v důsledku soustavného rozšiřování obytné zástavby do území, které bude potenciálně vystaveno hluku z leteckého provozu.

Spolehlivě lze tvrdit, že:

- mezi roky uvedení paralelní RWY 06R/24L do provozu a dosažení cílové kapacity nedojde k významné kvalitativní ani kvantitativní změně v hlukové zátěži okolí letiště, pokud zůstanou zachovány provozní parametry, na nichž je založen numerický výpočet hlukové zátěže
- po roce 2010 bude podle zveřejňovaných předpokladů probíhat obměna letadlového parku za typy s nižší hlučností, certifikované podle kap. 4 ICAO Annex 16/I; obměnu podporují kromě ekonomických mechanismů (nižší hlukové poplatky pro nová letadla, nižší spotřeba u nových typů motorů apod.) i přísnějšími předpisy EU v oblasti ekologie letecké dopravy (omezování provozu letadel „podmíněně okrajově vyhovujících“, letadel s vyššími hodnotami znečištění ovzduší aj.)
- na kontrolu hlukové zátěže okolí velkých letišť se zaměřují četné aktivity EU, jako je tvorba strategických hlukových map a akčních plánů aj.; to dává jistou záruku periodické, nezávislé a objektivní kontroly stavu a regulace nepříznivého vývoje ve státech EU.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Část D.I.3 je zpracována dostatečně pro posouzení vlivů na životní prostředí.

D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Etapa výstavby

Vlastní etapa výstavby představuje určité riziko ohrožení kvality vod, a to zejména s ohledem na skutečnost, že část stavebních prací bude probíhat v blízkosti vodoteče. Pro eliminaci tohoto rizika jsou v doporučených dokumentace v etapě výstavby navržena následující opatření:

před zahájením výstavby budou vypracovány a schváleny „Pokyny pro případ úniku látek závadných vodám pro období výstavby“; s obsahem pokynů budou prokazatelně seznámeni všichni pracovníci stavby; v případě havárie bude nezbytné postupovat podle těchto pokynů v souladu s Havarijním plánem letiště Praha/Ruzyně

všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi musí být v dokonalém technickém stavu; nezbytné bude je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek

zařízení staveniště bude vybaveno dostatečným množstvím chemických WC

- **v dalších stupních projektové dokumentace konkretizovat způsob čištění vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze staveniště**

Etapa provozu

Odkanalizování letiště Praha/Ruzyně

Prostor letiště Praha/Ruzyně je odvodněn oddílnou kanalizací, tzn. že odpadní splaškové vody jsou odváděny odděleně od srážkových vod samostatnou kanalizací.

Splaškové vody jsou odváděny splaškovou kanalizací na ČOV SEVER z areálu SEVER a na ČOV JIH z areálu JIH. Srážkové vody jsou odváděny dešťovou kanalizací samostatně z areálu SEVER a areálu JIH.

Producentem odpadních vod v areálu letiště Praha/Ruzyně není pouze Letiště Praha, a.s., ale řada dalších subjektů, z nichž nejvýznamnější jsou ČSA.

Samostatně je přímo do ČKV SEVER zaústěna stoka L, která odvodňuje objekty Cargo Menzies, Air Cargo Terminál (SKYPORT), Gastro Hroch a odmrazovací stání.

Provozovatelé technologií, z kterých jsou vypouštěny odpadní vody vyžadující předčištění pro splnění limitů Kanalizačního řádu, jsou odpovědny také za provoz navazujícího předčisticího zařízení.

Celková délka kanalizačních sítí v areálu letiště Praha/Ruzyně je 108 km. Většina kanalizačních tras je ve světlostech do 300 mm. Z materiálů převládá kamenina, beton a plast.

Odvodnění travnatých ploch

VPD jsou výhodně situovány a konstruovány mírně nad okolní terén. Nedochozí tak k přesunu srážkových vod z vyšší úrovně terénu přes dráhy a k přímému odtoku do kanalizační sítě. Platí to zejména podél VPD 06/24 a PD B, D, E, F, k nimž z jihu přiléhá povodí o ploše cca 240 ha. Přirozený odtok je veden z nejnižšího místa terénu přes lapač splavenin do stoky A8.

Rovněž plocha mezi VPD 06/24, VPD 13/31 a PD F je odvodněna přes lapač splavenin do stoky A4. Retenci v tomto prostoru lze zvyšovat pomocí stavítek umístěných v šachtách stok (A4 a A4B).

V dalších úsecích VPD 06/24 je ve směru přítoku srážkových vod ke dráze vybudována speciální drenáž (zásyp štěrkem až k povrchu terénu), která přivádí srážkové vody do stoky se značným zpožděním.

Odvedení vody z povrchu zpevněných ploch

Letištní plochy mají jednostranný příčný spád 1 %. Podélný spád je různý v mezích od 0 % do 1,5 %. Srážková voda odtéká po povrchu cestou největšího spádu směrem k nižšímu okraji ploch. Zde je zachycena žlabem, ve kterém jsou po určitých vzdálenostech rozmístěny vpusti. Z těch odtéká voda přípojkami do kanalizace.

Pohybové plochy (vzletové a přistávací dráhy, pojezdové dráhy) a plochy se spádem větším než 0,3 % jsou odvodněny mělkými betonovými žlaby s krytými vpustěmi. Šířka žlabu je 140

cm a hloubka 10 cm. Další provozní plochy (odbavovací a manipulační) a plochy se spádem do 0,3% jsou odvodněny převážně štěrbinovými tvárniovými žlaby.

Kapacita poldrů a retenčních nádrží

V rámci požadavků na doplnění dokumentace byl i požadavek uvést podrobnější popis problematiky odvádění dešťových vod. Provéřit kapacitu poldrů a retenčních nádrží pro ochranu obcí např. při opakovaných přívalových srážkách (především problematika Kopaninského potoka a další).

Zpracovatelský tým dokumentace konstatoval, že podrobné řešení výše uvedeného požadavku bylo součástí oznámení EIA na záměr „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3 etapa“, a to včetně všech potřebných studií dokladujících i kapacity retenčních nádrží.

Proces posuzování záměru „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění byl již ukončen vydáním závěrů zjišťovacího řízení pod zn.: S-MHMP-062663/2007/OOP/VI/EIA/325-2/Žá. Závěr zjišťovacího řízení na „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ je doložen v příloze č.22 předkládané dokumentace.

Pro v dalším textu je již doložen pouze stručný popis celkové koncepce nakládání s odpadními vodami.

Srážkové vody jsou z areálu JIH vedeny dešťovou kanalizací do retenční nádrže ČKV JIH a přes Kopaninský poldr dále do recipientu. Nadměrné průtoky jsou vedeny z rozdělovacích objektů přímo do Kopaninského poldru a dále do recipientu. Recipientem je Kopaninský potok, který se za obcí Tuchoměřice vlévá do Únětického potoka.

Letiště Praha, a.s. se problematikou odvádění srážkových vod z areálu letiště dlouhodobě zabývá. U obou čistíren odpadních vod jsou vybudovány retenční nádrže k zachycení srážkových vod, v zimním období kontaminovaných odmrazovacími prostředky (zimní období je pevně stanoveno od 1.11. do 30.4. /dáno zimním provozem letiště, kdy jsou používány odmrazovací prostředky/ a letní období od 1.5. do 30.10.), a v letním období k zachycení prvních splachů, které mohou být znečištěny ropnými látkami a jsou proto čerpány do recipientu přes fibroilový filtr.

Během výstavby letiště byly v minulosti vybudovány suché retenční nádrže k zachycení přívalových srážek, snížení kulminačních povodňových průtoků a ochraně obcí dále na tocích před negativními účinky povodní.

Před zaústěním otevřeného odpadu dešťové kanalizace do Kopaninského potoka je vybudován Kopaninský poldr o kapacitě 68 250 m³, jehož hráz tvoří násep silnice Praha – Slaný. Odtok z tohoto poldru je díky spodním výpustím 2 x DN 350 omezen na maximální hodnotu 1100 l/s, která nezpůsobí na níže položeném Kopaninském potoce provozní závady. Ke stavbě Kopaninského poldru byla vydáno vodoprávní povolení čj. 742-14-4,5-I dne 23.5.1950 a dne 20.dubna 1954 proběhlo kolaudační řízení stavby.

Na Únětickém potoce je pod Tuchoměřicemi u Štěrbova mlýna vybudován Tuchoměřický poldr o kapacitě cca 50 000 m³. Stavba Regulace Únětického potoka byla řádně povolena vodohospodářským orgánem rozhodnutím čj. Vodh.405-4326/60/Vá dne 2.6.1960 a řádně

zkolaudována a uvedena do trvalého provozu rozhodnutím čj. Výst.10175/62-Ný dne 21.11.1962.

Srážkové vody vznikající v souvislosti s výstavbou paralelní RWY 06R/24L

Jak již bylo uvedeno v úvodní části předkládané dokumentace, realizace záměru přímo generuje vznik srážkových vod z nově vznikajících zpevněných ploch. V rámci stavby RWY 06R/24L budou odkanalizovány následující zpevněné plochy (při spádech převážně pod 1 % a mimořádně dlouhých dobách odtoku po ploše ke kanalizaci) :

- letištní dráha RWY 06R/24L, včetně prahů a postranních pásů
- pojezdové dráhy TWY M1, L1, L2, K1 až K6, P, T
- odbavovací plocha OP D2
- odmrazovací stání (2x), včetně zázemí pro skladování a výdej odmrazovacích kapalin a s provozně-sociálním objektem (včetně přípravy teplé vody pro odmrazování)
- kompenzační stání (náhrada za stávající - rušené)
- stání pro motorové zkoušky, včetně manipulační (příjezdové) plochy
- spojovací letištní a souběžná veřejná komunikace, včetně tunelů

Vlivem výše uvedených staveb dojde k výraznému rozšíření stávajících zpevněných ploch. Celková plocha nových zpevněných ploch bude 89,71 ha. Současně bude v rámci bouracích prací odstraněno 19,98 ha zpevněných ploch. Zvýšení činí cca 69,7 ha, odpovídající výpočtová redukováná plocha 45,3 ha.

ČOV+ČKV JIH

Nově vznikající srážkové vody v rámci předkládaného záměru budou odváděny na ČOV+ČKV JIH.

Ve vztahu k problematice znečištění srážkových vod je vhodné uvést, že hlavními složkami znečištění jsou jednak první splachy z ploch, které mohou být znečištěny ropnými látkami a jinými nerozpuštěnými podíly. Tyto vody procházejí usazovacími nádržemi a jsou zachycovány v retenčních nádržích a následně čerpány do recipientu přes fibroilový filtr. Dalšími složkami jsou vody znečištěné prostředky pro údržbu ploch a prostředky pro odmrazování letadel – látky acetátového charakteru, glykoly, v malé míře i močovina. V letním období se bude jednat především o snížení koncentrace nerozpuštěných látek (sedimentací) a nepolárních extrahovatelných látek (sorpčním filtrem). V zimním období bude hlavním úkolem snížit organické znečištění z odmrazovacích prostředků používaných na odmrazování letadel a letištních ploch (za použití biologické čisticí linky).

Modernizace a rozšíření ČOV+ČKV JIH

Stavba „Rozšíření ČOV + ČKV JIH“ je z pohledu modernizace rozdělena na 3 etapy:

- Modernizace (1. etapa) proběhla v roce 2005 a šlo zejména o rekonstrukci kalového hospodářství (odstředivka, oprava budovy kalového hospodářství, nová provozní budova). Etapa byla ukončena v únoru 2006.
- Modernizace (2. etapa) řeší čistírnu odpadních vod – projektovaná kapacita 9.500 EO, dokončeno v roce 2008.
- Rozšíření (3. etapa) řeší čistírnu kontaminovaných odpadních vod – projektovaná kapacita 89.570 EO.

ČOV+ČKV SEVER

S nárůstem odbavovací kapacity letiště do roku předpokládaného dosažení cílové kapacity bude samozřejmě souviset i nárůst produkce splaškových vod. Proto pro přehlednost celé koncepce nakládání s odpadními vodami jsou uvedeny i základní informace týkající se ČOV+ČKV Sever.

Areál SEVER má samostatný oddílný kanalizační systém, zakončený ČOV+ČKV SEVER. Recipientem je Únětický potok v okrese Praha – západ, katastr obce Kněževes. Areál SEVER tvoří objekty, sloužící k mezinárodní civilní letecké dopravě a Cargo dopravě. Celková délka kanalizace areálu Sever k 31.12. 2005 byla 53 973 m.

V letech 2003 a 2004 proběhla rozsáhlá intenzifikace a rozšíření čistírny SEVER, která zahrnovala vybudování nové retenční nádrže o objemu 9 500 m³ a výstavbu dvou linek biologického čištění kontaminovaných srážkových vod. Současně proběhla oprava zázemí čistírny, byla kompletně zrekonstruována provozní budova. V květnu 2006 bylo povoleno trvalé užívání vodního díla ČOV+ČKV SEVER a 20.9.2006 bylo vydáno nové povolení k nakládání s vodami pro trvalý provoz.

Závěr

Z uvedeného rozboru problematiky je patrné, že při realizaci všech opatření souvisejících s kvantitativní a kvalitativní problematikou vznikajících odpadních vod v areálech ČKV+ČOV SEVER a ČKV+ČOV JIH nebude realizace paralelní dráhy ovlivňovat významněji odtokové poměry v zájmovém území jakož i jakost vodních toků.

V této souvislosti je formulováno následující doporučení:

podmínkou zahájení výstavby nových zpevněných ploch v rámci stavby Paralelní RWY 06R/24L musí být zahájení provozu rekonstruované ČOV + ČKV JIH při respektování všech podmínek, které vyplynuly ze závěrů zjišťovacího řízení pod zn.: S-MHMP-062663/2007/OOP/VI/EIA/325-2/Žá a z podmínek rozhodnutí o umístění stavby č.j. MCP6 043897/2009

V rámci zjišťovacího řízení byl vznesen požadavek na odkanalizování části letištního prahu THR 06 do letištního kanalizačního systému. Uvažované variantní řešení spočívající v odvedení těchto vod do odvodňovacího systému silnice R6 a následně do Jenečského potoka bylo odmítnuto městem Hostivice. Zpracovatelský tým dokumentace uvedený

požadavek města Hostivice respektuje a pro další projektovou přípravu je formulováno následující doporučení:

v rámci další projektové přípravy již řešit odkanalizování prahu THR 06 pouze do letištního kanalizačního systému; variantu odvádění srážkových vod do odvodňovacího systému silnice R6 dále nesledovat

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Část D.I.4 je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

D.I.5 Vlivy na půdu

Vlivy na rozsah a způsob užívání půdy

S posuzovaným záměrem je spojen trvalý zábor ZPF. Dle projektových podkladů nedochází k dočasnému záboru ZPF, ani k dočasnému nebo trvalému záboru PUPFL.

Zábory pozemků dle jednotlivých BPEJ a jim odpovídajících tříd ochrany je uveden v následujícím přehledu.

Tab.: Zábory pozemků dle jednotlivých BPEJ a tříd ochrany

BPEJ	katastr	zábor celkem v m ²	třída ochrany
2.10.00	Ruzyně	174 532	
	Liboc	5 806	
	Nebušice	656	
	Přední Kopanina	55 310	
	Hostivice	705 260	
	Litovice	118 045	
	celkem	1 059 608	
2.10.10	Ruzyně	6 229	II
2.25.01	Ruzyně	9 508	III
2.25.14	Litovice	4 857	IV
2.37.16	Ruzyně	12 576	V
	Litovice	398	
	celkem	12 974	
	celkem za všechny katastry	1 093 176	

Tab.: Procenta záborů dle jednotlivých tříd ochrany

třída ochrany	% záborů
I.	96,93
II.	0,57
III.	0,87
IV.	0,44
V.	1,19
celkem	100,00

V daném případě posuzovaného staveniště se jedná o BPEJ, která reprezentuje všechny třídy ochrany, přičemž ve stupni nejvyšší ochrany (třída ochrany I.) se nachází 1 059 608 m², což představuje 96,93% z celkové rozlohy záboru ZPF.

Z hlediska velikosti vlivu se tedy jedná o velký vliv ve vztahu k ploše záboru, z hlediska významnosti vlivu se jedná o velmi významný negativní vliv. Situování paralelní dráhy je zakotveno v územní plánu, charaktery pozemků tedy musely být známy, lze tudíž předpokládat, že při schvalování územního plánu byla brána v úvahu možnost vynětí půd ve třídě ochrany I. s odkazem na liniovou stavbu zásadního významu.

V dokumentaci jsou ve vztahu k této problematice prezentována následující doporučení:

v dalším stupni projektové dokumentace vypracovat podrobný záborový elaborát pro odnětí zemědělské půdy podle bonit a kultur

zajistit důkladnou skrývku orníční vrstvy a podorničí a její uložení na mezideponii, nakládání se skrytou orníci důsledně realizovat podle pokynů orgánů ochrany ZPF

Znečištění půdy

Záměr nevyvolává při běžném provozu riziko kontaminace půd. Vyhodnocení stávajícího stavu z hlediska znečištění půd je doloženo v popisné části předkládané dokumentace. Z tohoto popisu na základě provedeného vyhodnocení analýz odebraných vzorků půd vyplývá, že běžným provozem letiště nedochází k prokazatelné kontaminaci zemin.

Vlivy v důsledku ukládání odpadů

Z hlediska odpadů bude v rámci výstavby a provozu pouze prováděno jejich shromažďování tj. dočasné uložení na místech k tomu určených a zabezpečených po dobu nezbytně nutnou.

Výstavba

Specifikace množství a jednotlivých druhů odpadů v průběhu výstavby bude provedena v rámci zpracování prováděcích projektů, kdy budou konkretizovány i použité stavební materiály. Pro shromažďování jednotlivých druhů odpadů vytvoří investor potřebné podmínky. Za dodržování předpisů pro nakládání s odpady, včetně vyhovujícího způsobu

využití nebo likvidace, které vzniknou v průběhu výstavby odpovídá dodavatel stavby. Tato povinnost by měla být zapracována do smlouvy o provedení prací. Množství všech odpadů vznikajících v etapě výstavby nelze objektivně určit. Z hlediska problematiky odpadů je nezbytné požadovat, aby byly v dalších stupních projektové dokumentace respektovány následující podmínky:

- **v následujících stupních projektové dokumentace specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a případných ostatních látek závadných vodám ze všech předpokládaných aktivit v rámci stavby uvažovaného záměru; tyto budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadovém hospodářství**
- **v rámci stavby bude veden o výkopové zemině a případné stavební sutí deník, jehož součástí budou doklady vystavené akreditovanou laboratoří, prokazující plnění limitů stanovených vyhláškou č. 294/2005 pro stavební suť, respektive dle zákona č. 156/1998 Sb. v platném znění pro výkopové zeminy; o způsobu využití výkopové zeminy případně stavební suti bude rozhodnuto až na základě provedených rozborů s odkazem na uvedenou legislativu včetně požadavků státních norem (ČSN) pro letecké stavby, a to i ve vztahu k využití výkopové zeminy umístěné ve vojenském areálu u Hájků**
- **v prováděcích projektech stavby budou upřesněny jednotlivé druhy odpadů z výstavby, jejich množství a předpokládaný způsob využití respektive odstranění**
- **dodavatel stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství; o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich odstranění nebo využití bude vedena odpovídající evidence; součástí smlouvy s dodavatelem stavby bude požadavek vznikající odpady v etapě výstavby nejprve nabídnout k využití**
- **smluvně zajistit odstranění nebo využití odpadů pouze se subjekty oprávněnými k této činnosti**
- **ke kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich odstranění nebo využití**

Provoz

Předpokládané druhy a množství jednotlivých odpadů z etapy provozu jsou souhrnně uvedeny v příloze č.21 posuzované dokumentace a nelze předpokládat, že by hodnocený záměr sám o sobě mohl vyvolávat změnu v uvedeném seznamu vznikajících odpadů. Vliv lze z hlediska velikosti označit za malý, z hlediska významnosti za málo významný.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Část D.1.5 je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

D.1.6 Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Oznamovaný záměr negeneruje vlivy na horninové prostředí dosahem do území, chráněném podle horního zákona (CHLÚ, DP). Realizací záměru dochází jen k určitým zásahům do horninového prostředí – realizace zpevněných ploch a tunelů souvisejících s uvažovaným záměrem apod. Na úrovni podkladů dostupných v době předložení dokumentace a s odkazem na požadavky v rámci zjišťovacího řízení lze formulovat následující doporučení:

v dalších stupních projektové dokumentace předložit pro navrhované stavby tunelů podrobný hydrogeologický, inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Část D.1.6 je zpracována s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

D.1.7 Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Vlivy na floru

Záměr vlastní výstavby je realizován na zemědělské půdě, využívané jako pole, na části území se nacházejí plochy ruderních lad na navážkách, okrajově jsou dotčeny porosty dřevin rostoucích mimo les (Kopaninský potok představující v tomto prostoru otevřený odpad dešťové kanalizace). Jsou tak dotčeny pouze plochy, které se nenacházejí v přírodě blízkém stavu (pole), případně se nacházejí ve stavu pokročilé ruderní sukcese. Jsou dotčeny jen běžné druhy rostlin – polní plevely nebo ruderní rostliny, které se vyskytují zcela běžně na řadě okolních stanovišť. Nepochází tedy k ohrožení populací těchto druhů, zvláště chráněné nebo regionálně vzácné druhy rostlin se na ploše výstavby nenacházejí. Plochy s výskyty takových druhů jsou soustředěny do některých skladebných nebo podpůrných prvků ÚSES, především do okolí rybníků a na přírodě blízké úseky niv toků eventuálně na neruderalizovaná bylinotrávní lada podél cestní sítě; takové prostory se vůbec nenacházejí v kontaktu s navrhovanou výstavbou. Nebyly dokladovány výskyty žádných zvláště chráněných ani dalších regionálně či celostátně významných druhů rostlin. Vlivy na floru je tudíž možno pokládat za málo významné až nevýznamné.

Záměr podle návrhu umístění může vyžadovat dílčí kácení mimolesních porostů dřevin (viz dále) s tím, že jde o vlivy nevýznamné v rámci přímého řešení nové letištní dráhy a jejího přímého zázemí, jediným málo významným zásahem je odkácení keřového porostu v polích (plocha F ve středu navrhované letištní plochy) a zásah do porostů podél Evropské ulice (výšková regulace).

Vlivy na faunu

Záměr neznamená ohrožení populací zvláště chráněných nebo regionálně vzácných druhů živočichů, včetně jejich reprodukčních prostor; jde vesměs o dotčení antropogenně podmíněných stanovišť. V rámci opakovaných biologických průzkumů pro prostor výstavby

dráhy byly ze zvláště chráněných druhů živočichů dokladovány pouze občasné výskyty ohrožené koroptve polní.

Dráha a provoz na ní nepochybně zmenší pro populaci druhu kolem letiště teritorium. Na druhé straně se v okolí letiště, např. směrem ke Kopaninskému potoku nebo směrem k obci Jeneč kromě (s výjimkou polí) nachází dostatek ruderalizovaných porostů jako potravní základny.

Pro stavbu lze formulovat následující podmínky:

skrývkové práce a přesuny zemin realizovat v souladu se zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Vlivy na prvky dřevin rostoucích mimo les

Již v rámci oznámení záměru byl proveden dendrologický průzkum lokality navržené stavby a stanovena společenská hodnota dřevin, u nichž pravděpodobně dojde ke kácení.

Předmětem hodnocení byly dřeviny na následujících vymezených lokalitách:

- A Alej podle severní části komunikace K letišti
- B Porosty zářezu Kopaninského potoka, který tato komunikace protíná
- C Porosty svahů podél komunikace Evropské
- D Stromy u domku v ulici Za teplárnou
- E Strom a keře v ulici U letiště
- F Porost ve středu letištní plochy podél stávající komunikace
- G Porosty v ploše přeložky silnice 1/6 směr Hostivice
- H Porost při neprovozované trati u Jenče

Celková společenská hodnota dřevin na zájmové ploše činí **3 952 024 Kč**.

Pro stavbu lze formulovat následující podmínky:

minimalizovaný odůvodněný rozsah kácení dřevin realizovat výhradně v období vegetačního klidu, rozsah kácení stanovit na základě konkrétního zaměření těchto prvků dřevin a přímého jednání a šetření s příslušným orgánem ochrany přírody

po dobu výstavby budou k zachování určené dřeviny po obvodu stavby účinně chráněny ve smyslu ČSN DIN 18 920, Sadovnictví a krajinářství - Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech (83 9061), a po dokončení stavby, před započítáním prací nových sadovnických úprav budou odborně ošetřeny renomovanou zahradnickou firmou

součástí další projektové přípravy bude projekt sadových úprav respektující bezpečnostní parametry pro provoz paralelní dráhy, který bude již v úvodní fázi konzultován s příslušným orgánem ochrany přírody

Vzhledem ke skutečnosti, že kompenzační výsadba nebude z hlediska nároků na plochy

zcela realizovatelná v areálu letiště Praha/Ruzyně, je v předkládané dokumentaci formulováno následující doporučení:

v rámci další projektové přípravy vstoupit do jednání s MČ Praha 6 za účelem stanovení ploch kompenzační výsadby v rozsahu kácených prvků dřevin rostoucích mimo les na pozemcích, určených městskou částí Praha 6 i nad rámec kácené zeleně s cílem naplňování bodu 3.1.3. aktualizovaného Integrovaného krajského programu snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území hlavního města Prahy

v rámci další projektové přípravy zahájit jednání s městem Hostivice o způsobu a realizaci pásu izolační zeleně severně od železniční tratě Praha – Kladno v rozsahu vymezeném platným územním plánem města jako kompenzační opatření za kácenou zeleň

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Část D.I.7 je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

D.I.8 Vlivy na krajinu včetně ovlivnění krajinného rázu

Oznamovatelem navrhovaná aktivní varianta záměru neznamena významnou změnu stávajících estetických parametrů vlastního zájmového území.

Pro posouzení vlivu stavby navrhovaného záměru na krajinný ráz a estetické parametry území je podstatné hodnotit posuzovaný záměr v kontextu určujících faktorů krajinného rázu území. Hodnocení je možno provést v syntéze několika pohledů:

1. Poloha zvláště chráněných území nekoliduje s polohou posuzovaného záměru, maloplošná chráněná území jsou dostatečně vzdálena. V kontextu pohledových aspektů se pohledová poloha nejbližších zvláště chráněných území v určujících pohledových osách od posuzovaného prostoru (i přes něj) neprojevuje, nemůže být tedy ovlivněna oslabením jejich estetického působení jako součásti vizuálně vnímatelného krajinného prostoru. Tuto součást hodnocení není tedy nutno uvažovat.
2. Poloha významných krajinných prvků „ze zákona“ se taktéž v přímém kontaktu se záměrem nenachází, jde spíše o aspekty prevence případného ovlivnění trofických poměrů mimo problematiku ochrany krajinného rázu.
3. Kulturní dominanty krajiny nejsou záměrem pohledově v zásadě ovlivněny, v určujícím vizuálně vnímatelném krajinném prostoru od jihu se totiž prakticky neprojevují.
4. Harmonické měřítko v krajině – rozměry a celková plocha objektů letiště v jeho konečné podobě jsou objekty velkého plošného měřítko (zpevněné plochy, dráhy), s výrazně patrným hmotovým měřítkem. V rámci krajinného rázu místa neznamena posuzovaný záměr prohloubení hmotového působení dnešních objektů letiště, poněvadž jde o výstavbu nové dráhy na úrovni upraveného terénu.
5. Harmonické vztahy v krajině - vazba na to, zda:

- je v území vytvářena nová charakteristika území - ne, nová dráha není novou významnou charakteristikou území, která by v dotčeném prostoru nebyla
- mění se v zásadě určující negativní krajinná složka – zemědělský agroekosystém tím, že v konečné fázi na cca 69 ha (odpovídající výpočtová redukováná plocha 44,8 ha) bude realizována stavba nové dráhy se zázemím. Jde tedy o plošně patrnou významnou nepříznivou změnu určující negativní krajinné složky. V kontextu případné realizace sadových úprav (vhodnost realizace s ohledem na provozně bezpečnostní parametry letiště) je možno konstatovat určité zmírnění nepříznivého poměru krajinných složek, poněvadž sadové úpravy a ozelenění budou případně rovněž realizovány na úkor orné půdy. V daném kontextu však je nutno připomenout, že změna poměru krajinných složek se projeví především zvýšením odtoku z území právě ve vztahu k rozsahu zpevnění stávajícího rostlého terénu
- realizace neznamena s ohledem na místo výstavby vytvoření dalšího objektu, který by narušoval vizuální vjemů, přestože stavba je situována ve vrcholové části otevřené plošiny při místní rozvodnici. Znamená naopak likvidaci terénní dominanty velkoprostorové navážky, která svými hmotovými parametry negativně ovlivňuje krajinný ráz místa
- dálkové pohledy v zásadě s ohledem na charakter záměru, spočívající v plošném zpevnění určité části území nemohou být ovlivněny, s ohledem na měřítko budov v zásadě jen bodově oproti vnímání dnešního areálu letiště. Určitou změnu mohou představovat nové signální a bezpečnostní prvky

Na základě výše uvedeného rozboru s výjimkou případné výsadby doprovodné zeleně ve shodě s podélnou osou dráhy není nutno řešit žádná specifická opatření.

Ve vyjádřeních k dokumentaci je dále namítáno, že krajinný ráz je dotčen i akustickou zátěží v kontextu ovlivnění poslání některých přírodních parků, ve kterých je zřizovacími předpisy limitováno používání zdrojů hluku. V dané souvislosti je nutno konstatovat, že akustická zátěž se vizuálně ani jinak nepromítá do estetických hodnot a krajinných vazeb a vztahů.

Lze ovšem konstatovat, že akustická zátěž negativně ovlivňuje poslání dotčených přírodních parků. Na rozdíl od přímých zdrojů hluku, jejichž působení na okolí je příslušnými zřizovacími předpisy limitováno (působí bezprostředně na okolí v místě vzniku), je území tří přírodních parků více či méně ovlivňováno leteckým hlukem nepřímo v širších vztazích (Z až SZ okraj PPK Šárka-Lysolaje, Z a S část PPK Draha-Troja a střední část PPK Údolí Kačáku. Ke snížení míry tohoto ovlivnění, které je nutno vnímat v kontextu poslání PPK jako nepříznivé, je nutno respektovat všechna doporučení a výstupy, předkládané procesem EIA k problematice akustické zátěže.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Část D.1.8 je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

D.1.9 Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

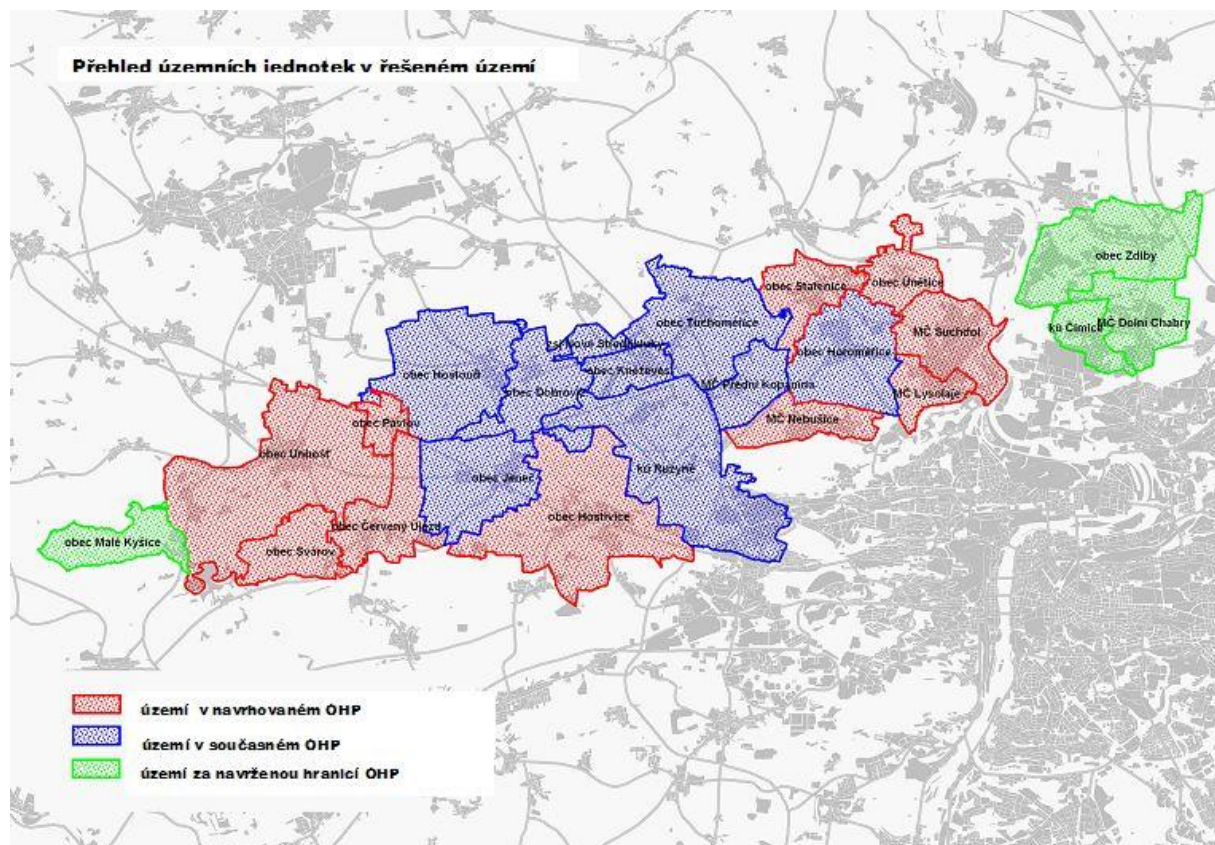
Záměr neznamená ovlivnění zájmů památkové péče, rovněž neznamená žádný dopad na kulturní tradice v místě nebo v regionu, ani neovlivňuje jiné kulturní hodnoty nemateriální povahy, nelze však s ohledem na dlouhodobé historické osídlení území vyloučit ojedinělé archeologické nálezy. V tomto případě bude postupováno v souladu s příslušným složkovým zákonem.

Jak je patrné z předkládané dokumentace, realizace záměru může vyvolat změnu ve využívání staveb stávajících nejbližších obytných objektů (Na Padesátníku, 3 objekty na okraji Hostivice) při respektování doporučení, které vyplývá z posouzení vlivů na faktor pohody u nejbližších objektů situovaných k navrhované paralelní dráze.

Podobně uvedenou problematiku řeší příloha č. 28 posuzované dokumentace - Studie vlivu vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště Praha/Ruzyně na rozvoj území a cenu nemovitostí. Ze závěrů této studie vyplývají následující skutečnosti:

Vliv vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště Praha na rozvoj území

Míra rozvoje území je jednou z vlastností, kterými je charakterizován potenciál území, vzhledem k možnostem a podmínkám jeho dalšího vývoje, fungování a vzájemných interakcí. V rámci předkládané práce byly ověřovány důsledky realizace paralelní dráhy na vybrané rozhodující funkční systémy v území z hlediska územního plánování a rozvoje. Řešeným územím byly pro uvedený dokument 3 typy územních jednotek: území a obce v navrhovaném OHP (Červený Újezd, Hostivice, Pavlov, Statenice, Svárov, Unhošť, Únětice, MČ Praha – Lysolaje, MČ Praha – Nebušice, MČ Praha – Suchdol), území uvnitř současného OHP (Dobrovíz, Horoměřice, Hostouň, Jeneč, Kněževes, Tuchoměřice, MČ Praha - Přední Kopanina, k.ú. Ruzyně) a území za navrhovanou hranicí OHP (Malé Kyšice, Zdiby, MČ Praha – Dolní Chabry, k.ú. Čimice) .



U těchto obcí byl prognózován vývoj počtu obyvatel pro období 2008 až 2013 a 2013 až 2020 metodou vycházející ze statistických propočtů (tendence růstu obyvatel, migrace apod.). Současně byl zjišťován potenciál rozvoje území promítnutý do možného počtu obyvatel a bytů, které jsou schopny naplnit rozvojové zóny vymezené v územně plánovací dokumentaci. Porovnáním kapacity rozvojových zón a prognózovaného počtu obyvatel bylo zjištěno, že rozvojové záměry obcí, definované v územně plánovací dokumentaci, značně převyšují prognózovaný vývoj počtu obyvatel, a to pro každý ze třech typů území. Jednotlivé obce tedy předpokládají a dávají prostor k výstavbě (zejména bytové). Sumárně se nepředpokládá, že všechny rozvojové plochy, tak, jak jsou nyní součástí územních plánů, mohou být v daném časovém horizontu (do roku 2020) obsazeny ve všech obcích. U některých obcí se však nevyklučuje, že jejich atraktivita (ceny pozemků, podpora výstavby, „popularita“ lokality, dobrá marketingová strategie developerů, dostupnost inženýrských sítí apod.) může být pro investory taková, že její rozvojové plochy naplněny být mohou.

Dále byla ve výše uvedeném dokumentu posouzena intenzita rozvoje území metodou multikriteriálního hodnocení pro skupiny obcí uvnitř OHP a vně OHP. Hlavními kritérii pro toto posouzení byl vývoj počtu obyvatel, migrace, vývoj počtu bytů, vývoj zastavěných ploch v katastrálních územích a vývoj cen pozemků. Výsledky vyhodnocení pak prokázaly, že míra intenzity rozvoje byla mírně vyšší pro vybrané obce, ve kterých je OHP v současné době již vyhlášeno.

Vliv vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště Praha na cenu nemovitostí

Cena nemovitostí je jedním z výrazných souborných ukazatelů, které popisují atraktivitu vybraného území z hlediska územního rozvoje. Vzhledem k tomu, že neexistují databáze

vývoje cen nemovitostí na území mimo hl.m. Prahu, byly dále pro posouzení atraktivity území využity další dílčí ukazatele, jako je vývoj počtu obyvatel, migrační přírůstky, intenzita územního rozvoje, měřená vydanými územními rozhodnutími a stavebními povoleními a souhrnné statistické údaje, týkající se bytové výstavby a vývoje zastavěné plochy sídel. Analyzovány byly rovněž územní plány obcí. Na území hl.m. Prahy a pro obec Horoměřice byla využita dlouhodobě pravidelně aktualizovaná databáze cen stavebních pozemků prostřednictvím „cenové mapy“. Posledním sledovaným ukazatelem byl tzv. koeficient prodejnosti, uváděný ve vyhláškách ministerstva financí pro oceňování staveb, a to již od roku 1997.

Vymezené území bylo definováno jako veškerá katastrální území, která zasahují do plochy vyhlášeného OHP. Z takto definovaného území byla vybrána reprezentativní sídla a nebo městské části: Horoměřice, Tuchoměřice, Jeneč a MČ Přední Kopanina. Pro porovnání byly vybrány referenční obce a městské části, a to: Hostivice, Červený Újezd a MČ Suchdol, Nebušice, Praha 17 – Řepy.

Výsledky zkoumání vývoje cen pozemků v obcích a městských částech prokázaly zřejmý nárůst cen pozemků, bez ohledu na to, zda jejich území zasahuje do současného, nebo navrhovaného OHP. Obecně lze konstatovat, že atraktivita i cena pozemků se v obcích v okolí Prahy řídí, spíše než lokalizací uvnitř či vně ochranného hlukového pásma, dopravní dostupností, dostupností inženýrských sítí či charakterem okolního prostředí a funkcí budoucí zástavby a obecně množstvím pozemků nabízených k prodeji.

Podrobnou zprávu o provedené analýze obsahuje materiál „Podklady pro studii vlivu letiště na rozvoj území dotčeného leteckým provozem“, zpracovaný společností B.I.R.T GROUP, a.s., v prosinci 2008 formou jednotlivých tabulek, grafů a komentářů. V dalším textu je provedena stručná rekapitulace výsledků.

Cena pozemků

Při vyhodnocení vlivu vyhlášení OHP na cenu nemovitostí byla pro hl.m. Prahu zvolena metodika sledování vývoje cen stavebních pozemků dle cenové mapy. V rámci vyhodnocení byly sledovány ceny podle budoucího funkčního využití pozemků – pro rodinné domy, bytové domy a komerční stavby. K dispozici byly údaje z cenových map pro období od roku 2001 do roku 2008. Podrobné údaje (grafy, tabulky, komentáře) jsou uvedeny v dokumentu „Podklady pro studii vlivu letiště na rozvoj území dotčeného leteckým provozem“, zpracovaného společností B.I.R.T GROUP, a.s. v prosinci 2008.

Ceny stavebních pozemků v hl.m. Praze mají jednoznačně stoupající charakter. Souhrnně se vyhlášení OHP na cenách stavebních pozemků nijak neprojevílo, nebyla zaznamenána ani jejich dočasná stagnace či zpomalení růstu. V obcích mimo hl.m. Prahu je situace v podstatě shodná.

Podrobnější postup při výše uvedeném vyhodnocení je uveden v příloze č. 28 Dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Část D.1.9 je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí. Změny cen nemovitostí nebo pozemků nejsou typickým vlivem na životní prostředí, neexistuje žádný ekologický limit reprezentující ceny nemovitostí. S rozvojem letiště ve formě paralelní dráhy počítají územní plány a koncepce od 70. let minulého století a od té doby působí na ceny nemovitostí.

Posouzení komplexní charakteristiky vlivů záměru na životní prostředí

D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů

Posuzovaný záměr byl v daném území předloženou dokumentací posouzen ze všech podstatných hledisek. Z hlediska charakteru předloženého záměru je patrné, že se jedná o aktivitu navrhovanou v území určeném pro tuto stavbu. Z této skutečnosti se také odvíjí komplexní vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů záměru na životní prostředí. Z hlediska posuzovaných vlivů hodnocených dle kapitoly D.I. předložené dokumentace je patrné, že nejvýznamnější vlivy z hlediska velikosti a významnosti lze očekávat zejména v oblasti vlivů na obyvatelstvo (zejména z hlediska akustické zátěže).

Vlivy na obyvatelstvo z hlediska akustické a imisní situace byly vyhodnoceny příslušnými specializovanými studii jak pro etapu výstavby, tak i pro etapu provozu.

Z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivu na ovzduší z rozptylové studie vyplývá, že u objektů nejbližší obytné zástavby nedojde k významnější změně imisní zátěže znamenající překračování imisních limitů, respektive která by znamenala významnější změnu z hlediska hodnocení zdravotních rizik v případě nerealizace záměru.

Na základě výsledků rozptylové a akustické studie bylo ve vztahu k vybraným lokalitám (příloha 3 dokumentace) provedeno vyhodnocení zdravotních rizik (příloha 20 dokumentace), ze kterého vyplývá, že krátkodobé i dlouhodobé imisní příspěvky řešených škodlivin budou mít nízký až zanedbatelný vliv na související akutní a chronické zdravotní obtíže a nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo v oblasti nejbližší obytné zástavby s výjimkou zejména PM_{10} , kde zvýšené zdravotní riziko představuje stávající zvýšené imisní pozadí.

Z hlediska posouzení vlivů na veřejné zdraví ve vztahu k působení hluku vyplynulo, že po zhodnocení celkové situace je z hlediska posouzení vlivu na veřejné zdraví vhodnější realizace nové RWY 06R/24L za předpokladu dodržení všech provozních (technických a organizačních) opatření navrhovaných předkládanou dokumentací a odpovídajícími přílohami této dokumentace.

Z hlediska vlivů na vodu a vodní hospodářství je patrné, že již realizovanými a do doby realizace záměru plánovanými opatřeními v systému čištění odpadních vod v areálech ČKV a ČOV SEVER a JIH by provoz na paralelní dráze z hlediska vzniku nových srážkových vod neměl znamenat kvantitativní respektive kvalitativní ovlivnění nejbližších vodotečí Kopaninského a Únětického potoka.

Z hlediska vlivů na přírodu je nejvýznamnějším vlivem kácení prvků dřevin rostoucích mimo les. Vynucené kácení je vyvoláno plošnými nároky nové dráhy bezpečnostními požadavky na provoz na nové paralelní dráze. Rozsah kácených dřevin je komentován v příslušných pasážích předkládané dokumentace.

Z hlediska vlivů na ostatní složky životního prostředí, které jsou podrobněji komentované v ostatních bodech, lze záměr označit z hlediska velikosti vlivů za malý až málo významný, z hlediska významnosti vlivů za málo významný.

Přeshraniční vlivy ve spojitosti s předkládanou dokumentací nenastávají.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Část D.II. je zpracována s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

Posouzení charakteristiky environmentálních rizik

D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

Základním předpisem, který upravuje otázky bezpečnosti civilního letectví je zákon č.49/1997 Sb. o civilním letectví, který spolu s jeho prováděcími předpisy aplikuje na podmínky České republiky standardy a doporučení ICAO, obsažené v přílohách k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví. V souladu s § 31 odstavec 2 zákona o civilním letectví provozovatel letiště zpracoval a vydal LETIŠTNÍ POHOTOVOSTNÍ PLÁN, který stanovuje pravidla pro koordinaci činností různých letištních útvarů nebo služeb (jak provozovatele letiště, tak složek součinnostních, případně i uživatelských) a složek mimoletištních, které přispívají při řešení mimořádných událostí. Letištní pohotovostní plán je schválen generálním ředitelem Letiště Praha, a.s. a poslední aktualizace je platná od 1.4.2009.

Letiště Praha, a.s. má schválený a platný Bezpečnostní program podle zákona č. 59/2006 Sb., o prevenci závažných havárií, ve znění pozdějších předpisů. Bezpečnostní program schválil dne 24.5.2007 Odbor krizového řízení MHMP pod č.j. MHMP-102120/2007/rozh. Bezpečnostní program obsahuje analýzy a hodnocení rizik významných zdrojů rizik, vyplývajících z běžného provozu, i havarijních stavů zařízení provozovaných LP. Určuje možné scénáře událostí a jejich příčin, které mohou vyústit v závažnou havárii, výběr reprezentativních scénářů. Zároveň odhaduje i pravděpodobnost scénářů havárií a stanovuje míru rizik.

Dalším významným materiálem pro minimalizaci rizik bezpečnosti provozu je HAVARIJNÍ PLÁN LETIŠTĚ PRAHA - RUZYŇ. Tento materiál zpracovalo a vydalo Letiště Praha, s.p. (dříve ČSL s.p.) jako správce a provozovatel veřejného mezinárodního letiště Praha/Ruzyně podle příslušné legislativy v oblasti ochrany vod a podle zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví. Tento plán je závazný pro všechny osoby zúčastněné na leteckém provozu letiště a byl schválen MHMP pod č.j. MHMP – 97593 2/2009/OOP-II/R-288/Sh ze dne 2.12. 2009.

V současné době je již přímý únik látek nebezpečných vodám ze zpevněných ploch letiště do vodoteče (Únětický nebo Kopaninský potok) prakticky vyloučen. Veškeré vody ze zpevněných ploch jsou odváděny samostatnými kanalizacemi dešťových vod na ČOV + ČKV SEVER nebo JIH. Tato zařízení minimalizují ohrožení jakosti povrchových vod ve vyjmenovaných vodotečích.

Riziko kontaminace podzemních vod je velmi nízké a připadá v úvahu prakticky pouze při havárii potrubních rozvodů leteckých pohonných hmot. Veškeré ostatní manipulace s látkami škodlivými vodám, včetně přepravy, se provádí výhradně na zpevněných plochách.

Všechny důležité provozy na letišti mají zpracovány provozní řady, ve kterých jsou kapitoly obsahující pokyny pro případy ropných havárií a úniků. Pro každé pracoviště, kde se manipuluje s látkami nebezpečnými vodám, jsou vypracovány konkrétní havarijní pokyny.

Letiště Praha, a.s. má v souladu s § 44a odst. 10 zák.č.258/2000 Sb. zpracována pravidla o bezpečnosti, ochraně zdraví a ochraně životního prostředí při práci s nebezpečnými látkami

a chemickými přípravky, jejichž text byl projednán s Hygienickou stanicí hl.města Prahy, pobočkou SEVEROZÁPAD.

Další požadavky na doplnění dokumentace se týkaly následujících problematických okruhů:

- Posouzení rizik možné záměny RWY 06R/24L a dálničního okruhu kolem Prahy při přistání na RWY
- Hodnocení možného ohrožení skládky Ďáblice leteckým provozem letiště Praha/Ruzyně
- Technologie řízení letového provozu ve vztahu k provozu letiště Vodochody
- Rizika hlukové zátěže při uvažování kumulativních vlivů v území z leteckého provozu v cílovém provozním stavu na letišti Vodochody a letiště Praha/Ruzyně s uvažovaným provozem dvojice paralelních RWY 06R/L a 24 R/L

Posouzení rizik možné záměny RWY 06R/24L a dálničního okruhu kolem Prahy při přistání na RWY

Rizika možné záměny RWY 06R/24L a dálničního okruhu kolem Prahy při přistání na RWY je podrobněji řešena v příloze č.26 předkládané dokumentace.

Standardní postupy pro světelné značení drah a eliminaci klamavých světel dle mezinárodních standardů ICAO, které jsou součástí národního leteckého předpisu L-14, a pravidla provozu letadel stanovená v koncové řízené oblasti TMA Praha tvoří dostatečné bariéry k eliminaci potenciálních rizik. Vizualní přiblížení a přistání na RWY 24L, při existenci dálničního okruhu představuje riziko v tolerovatelné oblasti.

Studie zároveň konstatuje, že i přes tuto skutečnost jsou ze světa známy případy, kdy k omylu při vizuálním přiblížení i přes veškeré zabezpečení došlo a letadla provedla přiblížení na jinou plochu v blízkosti dráhy. Ve všech známých případech se jednalo o pojezdovou dráhu.

Vzhledem ke skutečnosti, že část dálničního okruhu je u prahu RWY 24 L a vede téměř rovnoběžně, je doporučeno aplikovat dodatečné bariéry ke snížení rizika zaměřeného na možnost lepší identifikace RWY v okolním světelném prostředí. Optimálním se v tomto případě ukazuje používání přibližovací soustavy I. kategorie (ALS CAT I) ve všech případech snížené viditelnosti a zhoršených světelných podmínek namísto standardní jednoduché přibližovací soustavy (SALS). Světelný obrazec ALS CAT I je dostatečně výjimečný a nezaměnitelný a umožňuje jednoznačnou identifikaci RWY. Toto opatření je rovněž doporučováno dokumentem ICAO Annex 14 resp. jeho národní verzí L-14.

Ve vztahu k výše uvedeným závěrům je pro další přípravu záměru formulováno následující doporučení:

v rámci další přípravy záměru ve vztahu k minimalizaci rizik souvisejících s možností vizuálního přiblížení v souvislosti s bezpečnou identifikací RWY v okolním světelném prostředí zajistit používání přibližovací soustavy I. kategorie (ALS CAT I) ve všech případech snížené viditelnosti a zhoršených světelných podmínek namísto standardní jednoduché přibližovací soustavy (SALS); světelný obrazec ALS CAT I je dostatečně výjimečný a nezaměnitelný a umožňuje jednoznačnou identifikaci RWY

Hodnocení možného ohrožení skládky Ďáblice leteckým provozem letiště Praha/Ruzyně

Podrobněji je problematika možného ohrožení skládky Ďáblice řešena v příloze č. 24 předkládané dokumentace. Z přílohy vyplývá, že statistika letecké dopravy uvádí pravděpodobnost tragické havárie pro velká dopravní letadla přibližně $1 : 2\,000\,000$, tj. $5 \cdot 10^{-7}$ havárie/let. Dle očekávání se vzrůstem počtu pohybů a zhuštěním letových hladin vzrůstá teoreticky pravděpodobnost vzniku tragické havárie.

K řešení byl zvolen v zájmu objektivnosti velmi konzervativní přístup vycházející z celosvětové statistiky pravděpodobnosti tragické havárie pro velká dopravní letadla přibližně $1 : 2\,000\,000$, tj. $5 \cdot 10^{-7}$ havárie/let.

Nejrizikovějším prostorem pádu letadla je dle vyjádření leteckých odborníků vzdálenost cca 1.000 metrů před prahem RWY a 300 metrů vpravo a vlevo od ní. Skládka Ďáblice se nachází mimo tento rizikový prostor. V návaznosti na tento fakt a usance používané Committee for Prevention of Disasters bylo provedeno vyhodnocení pravděpodobností havárie letadla v náletovém prostoru Ďáblice – Letiště Ruzyň.

Skládka Ďáblice se nachází mimo tento rizikový prostor a je ohrožena pouze minoritně extrémně nepravděpodobnou havárií ($P = 2,5 \cdot 10^{-10}$ fatální události/rok) spojenou s nekontrolovaným pádem letadla přímo do prostoru skládky. Kvantitativní vyhodnocení této extrémně nepravděpodobné havárie je sice z hlediska fyzikálních následků možné, avšak z důvodů vysoké nepravděpodobnosti tohoto scénáře se ani v jiných zemích neprovádí.

Technologie řízení letového provozu ve vztahu k provozu letiště Vodochody

V rámci požadavků v souvislosti s doplněním dokumentace byl specifikován požadavek na uvedení popisu technologie řízení letového provozu ve vztahu k provozu letiště Vodochody.

V rámci této problematiky bylo o stanovisko požádáno Řízení letového provozu České republiky (Ing. M. Tykal). Z tohoto stanoviska vyplývají následující skutečnosti:

Letiště Vodochody jsou ve vzdálenosti cca 16 km severoseverovýchodně od letiště Praha/Ruzyně. Kurz dráhy letiště Vodochody je $283^\circ / 103^\circ$ (dráha 28 / 10). Ve směru západním se dráhy obou letišť rozcházejí a ve směru a ve směru východním se dráhy sbíhají. Letiště Vodochody je přístrojově vybaveno pouze ve směru dráhy 28.

ŘLP ČR s.p. v současné době připravuje úpravu tratí a technologie řízení letového provozu pro jaro 2010. Tyto úpravy již plně počítají s případným nárůstem letového provozu na letišti Vodochody. Letiště Vodochody se nachází v horizontálních hranicích TMA Praha (prostor pro řízení příletů cca od/do vzdálenosti 35 NM od letiště Praha/Ruzyně) a vlastním CTR Vodochody (prostor ochrany letištního provozu). Tato nová technologie řízení letového provozu a upravené tratě též počítají s letovým provozem na budoucí paralelní dráho 24L / 06R.

Jednotlivé fáze příletů se dělí na přílet, počáteční přiblížení od bodu IAF a konečné přiblížení na přistání od bodu FAF. Kromě závěrečné fáze přistání od bodu FAF a počáteční fáze vzletu, bude veškerý provoz řízen z přibližovací služby ŘLP ČR s.p.. Přilétávající letadla na letiště Vodochody budou řízeny po stejných příletových tratích jako na letiště Praha/Ruzyně

v rozdílných hladinách. Teprve počáteční přiblížení z bodu IAF je pro obě letiště odlišné. Všechny přístrojové postupy jsou konstruovány podle platných mezinárodních a národních norem a v co možná největší míře s ohledem na osídlení v blízkosti letišť a životní prostředí.

Veškeré odlety z letiště Vodochody budou koordinovány a povolovány letištní službou řízení letového provozu ŘLP ČR s.p.

Veškeré postupy jsou složitě několikrát testovány na simulátorech řízení letového provozu. Možné výchozí varianty byly otestovány způsobem „Fast time simulation“ na simulátoru Eurocontrolu v Budapešti. Dále tyto postupy byly též několikrát testovány v reálném čase na vlastním simulátoru ŘLP ČR s.p. s vlastními řídicími letového provozu.

Na základě těchto testů, které prokázaly jednoznačně provozní použitelnost nových postupů v TMA Praha, bude na závěr provedena Bezpečnostní studie. Takováto studie je vždy prováděna na jakékoliv nové postupy v řízení letového provozu.

Prvořadým úkolem služby řízení letového provozu je bezpečnost a plynulost letového provozu a na základě předpisů ICAO není možné upřednostňovat letadla různých leteckých společností před jinými.

Připravované postupy pro přílety a odlety na/z letiště Vodochody byly koordinovány a odsouhlaseny oběma stranami.

Rizika hlukové zátěže při uvažování kumulativních vlivů v území z leteckého provozu v cílovém provozním stavu na letišti Vodochody a letišti Praha/Ruzyně s uvažovaným provozem dvojice paralelních RWY 06R/L a 24 R/L

Jedním z požadavků v rámci vrácení dokumentace EIA bylo kromě problematiky posouzení technologie řízení letového provozu ve vztahu k letišti Vodochody také vyhodnocení hlukové zátěže při uvažování kumulativních vlivů v území z leteckého provozu v cílovém provozním stavu na letišti Vodochody a letišti Praha/Ruzyně s uvažovaným provozem dvojice paralelních RWY 06R/L a 24 R/L. Tato problematika včetně grafických výstupů je řešena v příloze č.27 předkládané dokumentace.

Předmětem předkládané přílohy je dokladování finální akustické situace v rozložení hlukové zátěže v denní a noční době při předpokladu realizace paralelní RWY 06R/24 L a plánovaného rozšíření provozu letiště Vodochody.

Z výstupu jednoznačně vyplývá, že provozem na dráhových systémech obou letišť, který bude v TMA řízen z jednoho centra Řízení letového provozu ČR, nedojde k průniku relevantních hlukových zón a tedy nemůže dojít ani ke relevantním kumulativním účinkům provozu obou letišť v území, jak je patrné z mapových podkladů E5 a E6, které jsou součástí přílohy č.27.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedenou předběžnou analýzu havarijních rizik lze považovat za dostatečnou.

Posouzení použitých metod hodnocení

Při zpracování dokumentace byly použity následující podklady:

- literární údaje
- terénní průzkumy
- osobní jednání

Při výpočtu hluku z leteckého provozu LKPR byl použit numerický model CADNA A, zpracovaný a distribuovaný německou organizací DataKustik GmbH - viz www.datakustik.de.

Jedná se o široce rozšířený softwarový produkt pro predikci hluku prostředí, uznávaný zejména ve státech EU, ale též v mnoha mimoevropských státech. Jeden z modulů je určen pro výpočet hluku z leteckého provozu (modul FLG).

Standardní postup výpočtu leteckého hluku, používaný u modulu FLG, je založen na numerickém modelování hluku a na jeho popisu ve volitelných akustických deskriptorech. Výpočet probíhá na volitelné síti bodů (většinou je nastaven krok sítě 10 m), popřípadě též v předem zadaných bodech příjmu, jejichž výšková souřadnice je rovněž volitelná. Z hodnot v bodech sítě se standardním postupem odvozují izofony pro zvolený akustický deskriptor. Výpočet probíhá podle volitelných metodik včetně ECAC/CEAC Doc. 29 a s použitím průběžně doplňovaných emisních dat pro stanovené třídy letadel. Modul umožňuje hodnocení hlukové zátěže podle mezinárodních i národních předpisů, včetně předpisů platných v ČR.

Model CADNA A nabízí široké možnosti exportu výsledků ve formátech, snadno použitelných ve spojení s digitálními mapovými podklady. Dále umožňuje širokou škálu dalších operací se soubory, užitečné při posuzování hluku z leteckého provozu a jeho dopadů v krajině. S úspěchem byl využit např. při tvorbě strategické hlukové mapy letiště Praha / Ruzyně v roce 2007.

K dalšímu posouzení výsledků výpočtu modelem CADNA A byla stejná úloha výpočtu hluku z leteckého provozu na letišti Praha / Ruzyně k roku dosažení cílové kapacity, s dvojicí paralelních drah, řešena pomocí numerického modelu INM, verze 7.0 (FAA, USA), a to pro zcela identické výchozí podmínky. Model INM v. 7.0 byl rovněž podroben stejnému testu jako model CADNA A.

Výpočet z hlediska plošného rozptylu škodlivin byl proveden s využitím programu SYMOS 97, verze 2006.

Metodické postupy hodnocení zdravotních rizik z kontaminace jednotlivých složek prostředí byly vypracované Agenturou pro ochranu životního prostředí USA (US EPA) a Světovou zdravotnickou organizací (WHO).

Z nich vycházejí i metodické podklady pro hodnocení zdravotních rizik v České republice, konkrétně Manuál prevence v lékařské praxi díl VIII. Základy hodnocení zdravotních rizik, vydaný v roce 2000 SZÚ Praha, Metodický pokyn MŽP pro analýzu rizik kontaminovaného území - Příloha č.4 Principy hodnocení zdravotních rizik (Věstník MŽP září 2005) a metodické materiály hygienické služby k hodnocení zdravotních rizik.

V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona č. 258/2000 Sb. a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky MZ č. 353/2004.

Vzhledem k neexistenci nějaké doporučené metodiky se v posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví (příl. Dokumentace č. 20, Ing. Dana Potužníková, listopad 2009) při kvantifikaci rizika KVO a hypertenze primárně postupovalo podle interpretace tehdy dostupných literárních podkladů. Ukázalo se, že zvolený postup nebyl správný. Na základě připomínky a požadavku MZ ČR byla ze strany zpracovatelů tato problematika konzultována přímo s Dr. Babischem a pracovní skupinou WHO, která připravuje materiál týkající se posuzování zátěže onemocnění z expozice hluku v životním prostředí (metodika bude publikována v roce 2011). Na základě těchto konzultací byla tato část upravena v dodatku dle nejnovějších podkladů WHO, (Doplněk březen - duben 2010).

Stanovisko zpracovatele posudku:

K akustickým studiím pro proces EIA pro Letiště Praha Ruzyně – paralelní RWY byla zpracována nezávislá expertiza Posouzení zhodnocení hluku v hodnocení celkového ekologického dopadu (Eurocontrol, Brusel, Listopad 2008) na základě požadavku Prahy 6 a ministerstva dopravy.

V závěrech této nezávislé expertizy je mj. uvedeno:

„Model hluku Cadna-A a metodologie pro jeho použití při vypracování map hluku splňuje dobrou praxi a je v souladu s ECAC Doc 29 2. verze (1997). Tato druhá verze ECAC Doc 29 je doporučována směrnicí 2002/49/ES vztahující se na hodnocení a řízení ekologického hluku. ECAC Doc 29 je však nyní ve své 3. verzi (2005) a soulad s touto aktualizovanou verzí je pokládán za nejlepší praxi. Zatímco model Cadna-A nevyhovuje 3. verzi ECAC Doc 29, může být stále pokládán za dostatečně spolehlivý pro účely rozhodování o politice. To je demonstrováno používáním Cadna-A Českou republikou, aby tato splňovala své povinnosti podle směrnice 2002/49/ES, a tudíž je akceptován jak českým státem, tak Evropskou komisí. Také je používán jako základ plánu hlučnosti Letiště Praha českým Ministerstvem dopravy.

Předpoklady a výsledky použité k sestavení map linií hluku prezentované ve zprávě EIA mohou být považovány za spolehlivé pro účely zásadních politických rozhodnutí.

Všeobecné návrhy na zmírnění dopadů používané na základě modelování hluku ve zprávě EIA splňují nejlepší praxi a jsou stejně komplexní jako návrhy podobných letišť v Evropě. Mohou však existovat příležitosti vypracovat místně pokročilejší návrhy na zmírnění dopadů, tak jak budou pokračovat zkušenosti s novou dráhou a objeví se technologie a možnosti Řízení letového provozu“.

Z uvedeného lze usoudit, že použití stejné metody (ECAC Doc 29) a modelu hluku (Cadna A) v případě Letiště Praha Ruzyně je spolehlivé a pro proces EIA plně dostatečné.

Uvedené zdroje informací lze považovat za seriózní a skutečnému stavu odpovídající. Použité metody hodnocení odpovídají potřebám hodnocení a patří mezi závazné metody pro hodnocení vlivů na životní prostředí v resortech životního prostředí a zdravotnictví.

3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Požadavek na umístění paralelní dráhy RWY 06R/24L letiště Praha/Ruzyně vyplynul z nutnosti rozšíření letiště v souvislosti s enormním rozvojem letecké dopravy na konci padesátých let 20. století, kdy započalo rychlé zavádění proudové letecké techniky. Aby letiště Praha/Ruzyně bylo schopno tyto kvantitativní změny ve výkonech absorbovat, bylo nutné radikálním způsobem rozšířit jak odbavovací kapacity pro letecké cestující, tak i dráhový systém. Proto byly zpracovány v letech 1958 až 1960, projekty rozšíření dráhového systému, které kromě prodloužení dnešní RWY 13/31, řešily výstavbu úplně nové dráhy, tehdejší RWY 07/25 (nynější RWY 06L/24R). Ta byla realizována v letech 1960 až 1963.

Již při projektování této RWY bylo uvažováno s pozdějším možným zkapacitněním formou paralelní dráhy. Směr a umístění obou paralelních drah je dán větrnou růžicí, morfologií terénu a leteckými předpisy. Z těchto vstupů vyplynulo umístění RWY 07/25, která byla v roce 1963 realizována v délce 3 115 m. Zároveň se již tehdy uvažovalo s jejím pozdějším prodloužením.

Vláda České republiky podporuje další rozvoj letiště v Ruzyni již od počátku devadesátých let. V Usneseních vlády ČR č. 99/1991 a 339/1992 bylo uvedeno, že vláda ČR souhlasí s dalším rozvojem mezinárodního letiště Praha/Ruzyně a se zajištěním komplexní obslužné a dopravní infrastruktury, která by odpovídala rostoucímu zájmu cestujících o toto letiště. Kromě jiného se v těchto usneseních rozhodlo o pokračování výstavby letiště v Ruzyni, nikoliv o přípravě nového letiště v jiné lokalitě. Dalším dokumentem, který dokládá význam pražského letiště, je Usnesení vlády ČR č. 413/1998, kde je ve vztahu ke kapacitě letiště uvedena zmínka „pokračovat v budování nových odbavovacích kapacit“. Toto stanovisko se nepochybně vztahuje také k dalšímu rozšíření dráhového systému. V Usnesení č. 145/2001 vzala vláda ČR na vědomí Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice, ve kterém je rozvoj dopravních sítí na letištích ČR zaměřen především na rekonstrukci a modernizaci odbavovacího areálu na letišti Praha/Ruzyně, stavbu dalších budov pro cargo a na úpravu vzletových a přistávacích drah. Dále je zde uvedeno, že vlivem stoupajících výkonů ve všech ukazatelích se přibližuje potřeba vybudování další dráhy a návazných systémů. O rozšíření dráhového systému letiště pojednává Usnesení vlády ČR č. 145/2001, které je možné považovat za základní strategický materiál. Dále je nová paralelní vzletová a přistávací dráha v rámci Letiště Praha a.s. zahrnuta také v Politice územního rozvoje České republiky, kterou schválila vláda ČR.

Ve vztahu k variantnímu řešení bylo v rámci vrácení dokumentace dále požadováno:

- Provéřit a doložit varianty umístění plánované přistávací a vzletové dráhy
- Provéřit a doložit variantu přesunu nákladní dopravy a tranzitní dopravy na jiné letiště
- Provéřit a doložit variantu přeměny stávajícího letiště Ruzyně na letiště městského typu ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a rady 2002/30 ES

Provéřit a doložit varianty umístění plánované přistávací a vzletové dráhy

Na konci padesátých let minulého století se projekčně připravovalo zásadní rozšíření dráhového systému tak, aby byl v následujících desetiletích schopen v plném rozsahu zajistit provoz proudových letadel. Z několika variant řešení byla vybrána dráha RWY 07/25. K této

dráze bylo tehdy, na počátku spíše hypoteticky, uvažováno s dráhou paralelní, nazývanou tehdy VPD 07/25 bis.

Územní záměr rozšíření letiště Praha/Ruzyně o předmětnou paralelní dráhu je v ÚPD Prahy sledován od roku 1971 jako „výhled po návrhovém období“ až po poslední platný Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy z roku 1999. Změna upřesňuje jeho územní rozsah a přesouvá záměr do návrhového období, přičemž jej současně zařazuje mezi prospěšné stavby. Takto byla zahrnuta do změny Z 1000/00 a chválena ZHMP 14.9.2006, aniž na ni proběhla v souladu s tehdejšími předpisy SEA (ještě neplatil nový stavební zákon, takže nebylo třeba zpracovávat „vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – dále jen „VVURÚ““. Neprovedení vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) bylo jedním z důvodů, proč Nejvyšší správní soud (dále jen „NSS“) svým nálezením z října 2008 změnu Z 1000/00 zrušil a proč bylo třeba následnými postupy OÚP MHMP i volených orgánů zajistit nápravu NSS vytýkaných vad předchozího procesu. Proto jsou Změny Z 939 a Z 1000/00 připravovány znovu, tentokrát v souladu a aktuálně platnými legislativními předpisy, avšak mimo probíhající proces projektové EIA na uvedený záměr.

Od počátku šedesátých let, kdy byla dráha RWY 07/25 realizována, bylo potom variantní řešení rozšíření dráhového systému posuzováno již jen jednou, a to v roce 1996. Bylo to způsobeno tím, že v období let 1990 – 1995 nebylo zdaleka jasné, bude-li paralelní dráha zapotřebí, či nikoliv. Výkony letiště byly v roce 1991 na minimální úrovni a nebylo tehdy vůbec jisté, zda-li letiště Praha/Ruzyně bude někdy potřebovat odbavovat více než 10 mil. cestujících/rok, to je počet, který byl tehdy považován za limitní pro realizaci paralelní dráhy. Tento fakt byl hlavním důvodem pro posouzení variantních řešení rozšíření dráhového systému v již zmíněném roce 1996. Jednou posuzovanou variantou byla tehdy paralelní RWY 06R/24L v bočním odstupu 1525 m a druhou variantou prodloužení stávající dráhy RWY 04/22.

Z porovnání území ovlivněného hlukem z letecké dopravy vycházela paralelní dráha značně lépe než prodloužená dráha RWY 04/22, provozovaná stejným způsobem jako paralelní dráha, tedy obousměrně. Obousměrný provoz RWY 04/22 by však prakticky nebyl možný, neboť příslušnou KHS byl vydán zákaz k provozování směru na Hostivice, protože provoz v tomto směru by znamenal neúměrně vysokou hlukovou zátěž města, jehož okraj obytné zástavby se nachází ve vzdálenosti pouhých 600 m od prahu dráhy RWY 04. Jednosměrný provoz by však nebyl pro zvýšení kapacity dráhovým systémem žádným přínosem a navíc by byla Hostivice stejně obtěžována nadlimitním hlukem z leteckého provozu letadel, která by startovala z již zmíněného prahu RWY 04. I jednosměrně provozovaná RWY 04/22 vycházela hlukově méně příznivě, než RWY 06R/24L, a to obzvláště ve vztahu k Přední Kopanině, jejíž obytná zástavba by se nacházela ve vzdálenosti 700 m od prahu prodloužené dráhy RWY 22. Navíc by hlukem z leteckého provozu byly značně obtěžovány Statenice a Černý Vůl, které by se nacházely ve 4. až 5. km od prahu, a to v poloze buďto přímo v ose dráhy anebo v její těsné blízkosti.

Z variantního posouzení RWY 04/22 a RWY 06R/24L, tedy jak z hlediska provozního, tak i hlukového, vyšla RWY 06R/24L jako lepší řešení, které zajistí rozvoj letiště výhledově tak, že nikdy nebude nutné hledat místo pro nové letiště.

Vzhledem ke všem výše uvedeným skutečnostem oznamovatel záměru nepředkládá a nepředpokládá jiné variantní umístění letiště, a proto takové řešení ani nebylo předmětem

vyhodnocení z hlediska předkládané dokumentace. Jednoznačně lze tedy ze strany oznamovatele s odkazem na výše uvedené skutečnosti konstatovat, že oznamovatel nepředkládá a ani nemá zájem předložit jinou lokalizační variantu umístění letiště.

Prověřit a doložit variantu přesunu nákladní dopravy a tranzitní dopravy na jiné letiště

Přesunem nákladní dopravy na jiné letiště by se počet pohybů na letišti Praha/Ruzyně zredukoval o necelá 2%, a to i v budoucích letech. Výpočty prokazují, že snížení počtu pohybů o 2% představuje pouhých 0,1 dB ve výsledné hodnotě ekvivalentní hladiny hluku z leteckého provozu.

Závěrem je možné konstatovat, že přesunutí nákladní dopravy na jiné nové letiště by vzhledem k její minimální frekvenci na letišti Praha/Ruzyně v zásadě nemělo žádný význam z hlediska vlivů na životní prostředí s výjimkou faktu, že náklady na vybudování takového nového letiště vy se pohybovaly v úrovni 5 až 10 mld Kč.

K transferové přepravě lze uvést, že cestující, kteří transferují, nejsou jedinými cestujícími na palubě letadla. Někteří cestující z transferujícího letadla končí svoji cestu v Praze, jiní svoji cestu v Praze začínají, další pokračují stejnou linkou a někteří vystupující cestující pokračují linkou jinou. Přesunout transferovou dopravu na jiné letiště nelze z důvodů přepravních návazností. Transferová přeprava existuje v každém druhu dopravy na každém mezinárodním letišti a z důvodů zachování dopravních návazností ji přemísťovat nelze.

Problematika přesunu nákladní dopravy a transferové přepravy cestujících na jiné letiště je v dokumentaci dostatečně objasněna.

Prověřit a doložit variantu přeměny stávajícího letiště Praha/Ruzyně na letiště městského typu ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a rady 2002/30 ES

Zde je dokladováno na základě vyjádření oznamovatele, že letiště Praha – Ruzyně nesplňuje v žádném bodě definici „městského letiště“ dle uvedené směrnice a oznamovatelem nemůže být změněno na „městské letiště“, to je v kompetenci vlády ČR, která takovou změnu neiniciovala.

Z výše uvedeného přehledu vyplývá v souladu se zák. č. 100/2001 Sb., že oznamovatel předložil k posuzování jedinou aktivní variantu uvažovaného záměru.

4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice

Přeshraniční vlivy ve spojitosti s předkládaným záměrem nenastávají.

III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Součástí uvažovaného záměru jsou následující části, které vyplývají z provozních potřeb letiště, z příslušných leteckých předpisů, českých technických norem, z umístění stavby do terénu a z koordinace s plánovanými stavbami v okolí letiště:

A. Provozní plochy:

1. vzletová a přistávací dráha RWY 06R/24L
2. pojezdové dráhy
3. odmrazovací stání
4. kompenzační stání

B. Vybavení provozních ploch

1. vizuální navigační zařízení
2. radionavigační zařízení
3. meteorologické zařízení

C. Pohybové plochy

1. rozšíření odbavovací plochy D u plánovaného odbavovacího Prstu D (OP D2)

D. Ostatní plochy

1. stání pro motorové zkoušky v severní hangárové zóně
2. manipulační plocha v hangárové zóně
3. doplnění a úpravy center řízení
4. zázemí pro odmrazovací stání

E. Energetické zabezpečení

F. Vodohospodářské řešení

1. odvodnění zpevněných ploch
2. zatrubnění stávajícího otevřeného odpadu dešťových vod před retencí u ČOV a ČKV JIH

G. Dopravné stavby

1. obslužné komunikace pro příjezd obsluhy k novým zařízením vybavení drah
2. mostní objekty pro mimoúrovňové křížení obslužné komunikace
3. spojovací komunikace mezi severním a jižním areálem letiště
4. tunel (zakrytí) na plánované rychlostní komunikaci R/6 pro mimoúrovňové křížení s RWY 06R/24L a s pásem dráhy vč. potřebného technologického vybavení a dopravních opatření a vč. kabelové trasy pro přenos dat z monitorování tunelu na cestmistrovství Fialka

5. dvojitý tunel na spojovacích komunikacích pro mimoúrovňové křížení s pásem dráhy a KBP, vč. potřebného vybavení a přenosu dat
6. přeložky sítí v prostoru stavby
7. kolektory a kabelovody pro nové rozvody a přeložky
8. demolice ploch
9. bezpečnostní oplocení letiště v rozsahu nových záborů pro tuto stavbu
10. stěna a konstrukce zakrývající větev 104A MÚK Ruzyně + podjezd pro obslužnou komunikaci.
11. přístupová cesta na západní straně pro zajištění přístupu na pozemky v oblasti mezi novou RWY 06R/24L a stávající RWY 06/24

V následujícím přehledu je uveden stručný popis rozhodujících součástí stavby.

Vzletová a přistávací dráha RWY 06R/24L

Stanovení základních parametrů dráhy vychází z požadavků provozovatele letiště a jeho uživatelů (pilotů dopravních letadel a řídicích letového provozu) zpracovaných v dokumentu „ZADÁVACÍ DOKUMENTACE RWY 06R/24L – Provozní požadavky“ a aktuálních znění leteckých předpisů (zejména L14, Doc 8168 a Doc 4444) a je rovněž ovlivněno stávající a plánovanou zástavbou v okolí letiště.

Umístění a délka dráhy byly stanoveny v dříve zpracovaných studiích, týkajících se této stavby, a dokumentacích, zabývajících se koordinací se stavbami v okolí letiště, zejména se stavbou č. 518 Silničního okruhu kolem Prahy.

Délka dráhy byla zvolena s přihlédnutím k předpokládané skladbě typů letadel, která hlavně (tj. s vysokým procentem podílu) budou v budoucnosti využívat letiště. Rovněž bylo přihlédnuto k faktu, že nová dráha RWY 06R/24L bude převážně určena pro přistání, přičemž stávající RWY 06/24 (při zprovoznění paralelní dráhy bude přejmenována na 06L/24R) bude určena primárně pro vzlety.

Základní parametry dráhy :

- osová vzdálenost od stávající RWY 06/24: 1.525 m
- délka dráhy: stavební 3.550 m, práh dráhy (THR) RWY 24L bude trvale posunut o 150 m
- šířka dráhy: 45 m
75 m (vč. postranních pásů)
- pás dráhy: délka – 3.670 m (60 metrů před a za stavební délku RWY)
šířka – 300 m (150 metrů od osy RWY)
- předpolí: za konci obou směrů RWY
délka – 240 m
šířka – 150 m

– koncová bezpečnostní plocha (RESA): za konci obou směrů RWY

délka – 240 m

šířka – 120 m (300 m v prvních 150 m za pásem dráhy)

– únosnost dráhy: bude odpovídat ACN vytipovaných kritických letadel (A340-500, 600)
tzn. PCN minimálně 75/R/B/X/T resp. 80/F/B/X/T

Umístění prahu dráhy RWY 24L je dáno situováním MÚK Ruzyně silničního okruhu, umístění prahu RWY 06R pak obytnou zástavbou města Hostivice a obcí Jeneč.

Trvalé posunutí prahu RWY 24L o 150 m je navrženo z důvodu situování trasy silničního okruhu kolem Prahy a umístění MÚK Ruzyně v prostoru před dráhou. Tato MÚK je umístěna v souladu s územním plánem hl. m. Prahy. Ponechání prahu RWY 24L na skutečném konci dráhy by si vyžádalo zakrytí hlavní trasy silničního okruhu v délce min. 180 m (v rozsahu RESA) a rovněž by došlo k výškovým problémům s vykřížením provozu na rampě č.104 MÚK s provozem RNZ a s návěstidly přibližovací soustavy.

Zkrácení dráhy na 3.400 m (týká se pouze přistání ve směru RWY 24L) by nemělo mít výrazný vliv na využitelnost dráhy a je provozně akceptovatelné.

Niveleta dráhy v podstatě kopíruje terén, kromě úseků u obou konců dráhy. U THR 06R je niveleta navržena s ohledem na konstrukci tunelu silnice I/6 (uvažuje se krytí horního povrchu stropu tunelu min. 0,90 m). Sklony dráhy jsou však v souladu s požadavky předpisu L14 (max. sklony jsou menší než povolené pro kódové číslo 4, jsou dodrženy předepsané viditelnosti překážek na dráze a viditelnost koncové příčky). Konec dráhy RWY 06L je navržen ve stoupání z důvodu, aby přibližovací překážková plocha a vzletová překážková plocha se dostala co nejvýše nad větve křižovatky na Silničním okruhu.

Vozovka dráhy se předpokládá u prahů s cementobetonovým krytem, ve střední části se živičným krytem.

Příčný sklon dráhy bude střechovitý.

Pojezdové dráhy (TWY)

Základní parametry : šířka - 25 m (v přímém úseku)

- 44 m (vč. postranních pásů)

max. podélný sklon : 1,25 %

max. příčný sklon : 1,5 %

rozšíření v obloucích je navrženo na průjezd letadla typu B-747, B-777 a A-340-600

Celková základní šířka drah včetně postranních pásů je zatím zvolena pro letadla k.p. E, protože provoz letadel k.p. F bude, alespoň zpočátku, minimální a nárůst zpevněné plochy je velmi výrazný (16 m² na 1 m dráhy). Rozšíření je vždy možné provést dodatečně v trasách podle provozních potřeb letiště. Konstrukce vozovek se předpokládá živičná, únosnost stejná jako u RWY.

Celkově je možno konstatovat, že z hlediska přípravy, výstavby, provozu a organizace se navrhuje nejlepší dostupná technologie.

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V posuzované dokumentaci byla navržena řada opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.

S těmito opatřeními lze rámcově souhlasit.

Na základě vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí, posouzení oznámení a připomínek zjišťovacího řízení byla některá opatření upravena, upřesněna a doplněna nová. Veškerá tato opatření jsou součástí návrhu podmínek pro udělení souhlasného stanoviska (viz kapitola III.6 Návrhu stanoviska).

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Vypořádání typických připomínek:

Vzhledem k tomu, že ve vyjádřeních se objevují stejné připomínky a to mnohdy i v jednom vyjádření tatáž připomínka několikrát, bylo přistoupeno k souhrnnému vypořádání typických připomínek tak, aby se vypořádání k jedné a té samé připomínce neopakovalo v posudku vícekrát.

1. Stanovení maximální kapacity

V dokumentaci je stanovena maximální kapacita (ve formě cílové kapacity), pro kterou bylo provedeno posouzení EIA. Dle závazných metodik výpočtů hluku a imisí je nutno postupovat u stávajících záměrů podle skutečné četnosti pohybů, u výhledových podle inženýrských podkladů v souvislosti s plněním cíle záměru. Nikoli tedy podle úvah o maximální teoreticky možné kapacitě záměru, která je vždy vyšší než reálná potřeba. Je to dané i technologickými specifiky, kdy kapacitu dráhového systému nelze zvyšovat např. o 10 % výstavbou desetiný dráhy, ale vždy výstavbou min. jedné plnohodnotné dráhy. Denní špičku během jedné hodiny nelze naplnit do celého dne apod.

V procesu EIA se posuzuje záměr tak, jak je navržen oznamovatelem. Meze a limity růstu jsou dané maximálními kapacitami, pro které je posouzení provedeno.

Pro jednoznačné ujasnění této problematiky byla stanovena následující podmínka do návrhu stanoviska příslušného úřadu:

Maximální možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni je stanoven následovně:

- počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin)	820
- z toho počet pohybů v denní době (06:00 – 22:00)	780
- počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00)	40

Počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni je průměrnou hodnotou za 6 po sobě následujících měsíců s největším leteckým provozem dle legislativy zákona o veřejném zdraví.

Pro další snížení vlivů hluku a stanovení limitu pro provoz v každé konkrétní noci (nikoli charakteristický letový den) je stanovena následující podmínka (nad rámec požadavků zákona o veřejném zdraví):

Letiště Praha Ruzyně bude nadále provozováno jako plně koordinované a maximální možný počet plánovaných pohybů v jedné konkrétní noční době bude 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci (22:00 – 06:00).

Provozovatel letiště Praha Ruzyně bude nepravidelnosti, které by mohly ovlivnit noční provoz (např. zpoždění letadel, rozdíl mezi blokovými a runwayovými časy apod.) minimalizovat v průběhu každého letového dne všemi prostředky, které má k dispozici.

V případě požadavku na zvýšení deklarovaných maximálních kapacit by bylo nutné provést nový proces EIA. To platí nejen pro tento záměr, ale obecně pro každý záměr podléhající procesu EIA.

Dokumentace a celý proces EIA se nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, protože vlivy v tomto roce jsou považovány za maximální a další zvyšování kapacit se pro potřeby tohoto procesu EIA nepředpokládá. V případě, že by se v budoucnosti uvažovalo zvýšení kapacity, tak by musel být proveden nový proces EIA dle aktuálně platné legislativy.

2. Problematika ochranného hlukového pásma (OHP) a stanovení limitů území

a) **Jako základní podmínka a zároveň limit území** je v návrhu stanoviska příslušného úřadu uložena následující podmínka. Tato podmínka vychází ze základních tezí záměru deklarovaných v dokumentaci. Jedná se o snížení nočního hluku v důsledku snížení počtu pohybů (z 58 v roce 2008 na 40 v roce 2020) a snížení hlučnosti letadel k roku 2020. Z hlediska denního hluku se v dokumentaci konstatuje, že se změní pole vlivů hluku, ale celkové vlivy se nezvýší. Dále se v dokumentaci konstatuje, že jedním z cílů záměru je umožnění lepší optimalizace provozu s cílem snížení vlivů hluku. Tato podmínka je zároveň limitem vlivů hluku v území:

Konečný rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) navrhne oznamovatel v rozsahu limitní izofony striktně v souladu s citací § 31, odst. (2) zák. č. 258/2000 Sb. Na území limitní izofony vznikne vlastníkům chráněných nemovitostí v souladu se zákonem nárok na provedení protihlukových opatření; konečný návrh OHP předloží oznamovatel k vydání stanoviska oběma kompetentním orgánům ochrany veřejného zdraví (Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, Hygienická stanice HMP) před podáním žádosti o vyhlášení nového OHP Úřadu pro civilní letectví v rámci samostatného procesu vydání opatření obecné povahy

- součástí návrhu OHP bude zakres limitní izofony pro denní dobu a limitní izofony pro noční dobu
- ve vydání opatření obecné povahy se doporučuje respektovat zachování zakresu limitní izofony pro denní dobu a limitní izofony pro noční dobu jako pomůcku pro územně plánovací praxi
- optimalizovat systém provozu uvažovaného záměru tak, aby velikost plochy ohraničené limitní izofonou nebyla větší než velikost plochy ohraničené hranicí stávajícího OHP
- v návrhu OHP budou navrženy podmínky jasně kontrolovatelné Úřadem pro civilní letectví

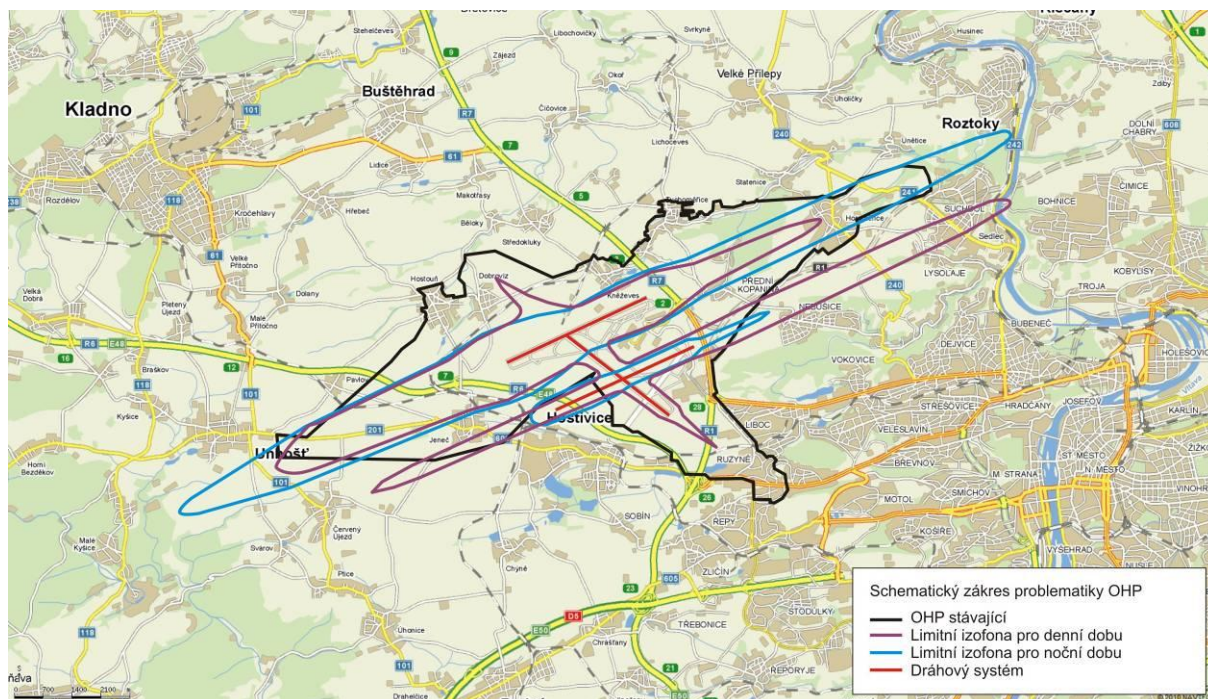
K problematice rozsahu limitní izofony pro noční dobu lze uvést následující:

Na dráze 06/24 pro rok 2006 bylo vstupem pro modelové řešení dopadů hluku z leteckého provozu ve východním směru od prahu dráhy z 46 nočních pohybů v charakteristickém letovém dni 17 přistání a 3 vzlety (20 pohybů). Na té samé dráze 06L/24R pro rok 2020 je vstupem stejného modelového řešení z celkového počtu 40 pohybů v noční době charakteristického letového dne 14 přistání a 5 vzletů (19 pohybů).

Rozsah limitní izofony $L_{Aeq N} = 50$ dB ve východním směru od prahu této dráhy je tedy téměř totožný s rozsahem limitní izofony pro noční dobu stejné hodnoty z roku 2006. Za standardního provozu na dráhovém systému s paralelními drahami se počítá s nočními pohyby pouze na dráze 06L/24R, v roce 2006 byl velmi omezený noční provoz i na vedlejší dráze. Na letišti Praha - Ruzyně dominuje tzv. západní provoz, kdy vítr fouká ze západních směrů. Pravidlem je, že se vzletá a přistává proti větru. Je však statisticky prokázáno zvětšující se procento východního provozu v důsledku změny klimatu a změny meteorologické situace v lokalitě ruzyňské pánve. Přestože jsou vzlety z hlediska emisí hluku méně příznivé než přilety, rozsah limitní noční izofony ve východním směru je v obou srovnávaných rocích prakticky totožný a zvýšený počet vzletů nemá žádný dopad. Projevila se zde modernizace letadlového parku, a to zejména v hlukových charakteristikách motorů při vzletu.

Rozdíl v charakteru izofon pro rok 2006 a 2020 existuje západním směrem od prahu dráhy, kdy v roce 2006 končí izofona $L_{Aeq N} = 50$ dB blíže k prahu dráhy než v roce 2020. Tento výstup z modelového řešení souvisí s optimalizací odletových tratí a s optimalizací odletových postupů (striktní dodržování odletových tratí do stanovených vzdáleností od letiště, jiný protihlukový postup na odletu v souladu s Doc. 8168 předpisu ICAO). Zároveň byla provedena oproti roku 2006 rozdílná distribuce letů mezi optimalizovanými odletovými tratěmi.

Další faktor pak spočívá v povinném použití bezpečnostních korekcí na nepřesnosti a nejistoty výpočtů, které vedou k nadhodnocení vlivů uvedených v dokumentaci oproti vlivům, které skutečně nastanou. Dále je nutno zohlednit, že stávající OHP bylo vyhlášováno postupně na území s již existujícími vlivy a v rozsahu celých katastrálních území obcí a je kontrolováno reálným měřením s povolenou chybou měření.



OHP stávající a limitní izofony k roku 2020 – schematický zakres

b) Možnost neomezeného překračování hlukových limitů v OHP

Změna tvaru plochy ochranného hlukového pásma neumožní neomezené překračování hlukových limitů, ale působení vlivů hluku do úrovně specifikované hlukovou studií a zároveň umožní provedení protihlukových opatření. Pokud by bylo signalizováno zvýšení vlivů hluku nad úroveň specifikovanou hlukovou studií, bude muset být proveden nový proces EIA. Vzhledem k tomu, že je uloženo navrhnout OHP v rozsahu limitní izofony, pak by došlo i k překročení hlukových limitů za hranicemi OHP a tím ke vzniku protiprávního stavu.

c) Rozšíření OHP

K „rozšíření“ (myšleno zvětšení plochy) OHP lze konstatovat, že k němu nedojde, protože podmínkou jen stanoveno:

- **optimalizovat systém provozu uvažovaného záměru tak, aby velikost plochy ohraničené limitní izofonou nebyla větší než velikost plochy ohraničené hranicí stávajícího OHP**
- **konečný rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) navrhne oznamovatel v rozsahu limitní izofony...**

K problematice snížení expozice hlukem v noční době je možno konstatovat, že se skutečně předpokládá snížení počtu letů v noci a tím i snížení vlivů hluku oproti stávajícímu stavu i oproti pokračování stávajícího stavu.

Ke změně tvaru ochranného pásma lze konstatovat následující:

- OHP musí být dle legislativy vyhlášeno v rozsahu limitní izofony vztahující se k hlukovým limitům. Hlukové limity jsou ovšem stanoveny dva – a to pro den a pro noc. OHP musí tedy zahrnovat obě limitní izofony. Změna tvaru OHP se týká téměř výhradně denní limitní izofony.
- Tento proces EIA se týká jasně specifikované kapacity – tedy max. 780 pohybů v charakteristickém letovém dni v denní době (06:00 – 22:00) a max. 40 pohybů v charakteristickém letovém dni v noční době (22:00 – 06:00), celkem max. 274,5 tis. pohybů letadel za rok.
- Počet pohybů letadel pro potřeby hodnocení vlivů hluku musí být průměr za půl roku provozu za 6 po sobě následujících měsíců s největším leteckým provozem, protože tak je definovaný charakteristický letový den dle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. A dle tohoto nařízení se stanoví hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A z leteckého provozu, který se vztahuje na charakteristický letový den a pro celou denní dobu ekvivalentní hladinou akustického tlaku A $L_{Aeq,16h}$ se rovná 60 dB a pro celou noční dobu ekvivalentní hladinou akustického tlaku A $L_{Aeq,8h}$ se rovná 50 dB.

Jakékoli jiné stanovení počtu pohybů letadel (než legislativou stanovený charakteristický letový den) by nedovolovalo porovnání s legislativními hlukovými limity.

3. Problematika Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví

Posouzení zdravotních rizik současných a budoucích obyvatel bylo provedeno v rámci Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, které je přílohou dokumentace a v rámci jeho Doplnění a oponentního posudku, které jsou přílohou tohoto posudku EIA.

V rámci Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví byly doplněny lokality Řepy, Sedlec a Lysolaje.

Dokumentace EIA respektuje a uplatňuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem a to jak v návrhu opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí, tak v příloze Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví a jeho doplnění.

Vyhodnocení vlivů hluku bylo provedeno v 5 dB pásmech včetně pásem nad hlukovými limity.

a) nezohlednění nižších hladin hluku

V rámci Doplnění Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví je provedeno posouzení od hladiny hluku 45 dB. Důvodem, proč nižší hladiny nebyly zohledněny je skutečnost, že takto nízké zatížení hlukem z letecké dopravy je v tak rušné aglomeraci jako je Praha a její blízké okolí, přemaskováno hlukem z ostatních zdrojů, tzn., že tzv. hladina hluku pozadí (= zatížení hlukem z ostatních zdrojů) je vyšší případně rovna hladině $LA_{eq,8h} = L_n = 40$ až 45 dB z letecké dopravy.

b) posuzované varianty

V Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví a jeho doplnění byly řešeny varianty:

- stav provozu a počet obyvatel k roku 2006
- stav provozu po realizaci záměru k roku 2020 a nárůst počtu obyvatel k roku 2020 (požadavek ministerstva zdravotnictví)
- stav provozu po realizaci záměru k roku 2020 a počet obyvatel k roku 2006

Varianta provozu na stávajícím dráhovém systému k roku 2020 nebyla řešena. Tato varianta nespĺňuje předpoklady záměru, který oznamovatel hodlá realizovat.

c) nárůst počtu obyvatel s kardiovaskulárními onemocněními

V rámci Doplnění Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví jeho zpracovatelé v kapitole Odhad nárůstu počtu obyvatel s kardiovaskulárními onemocněními (dále jen „KVO“ z letecké dopravy (infarktem myokardu - IM, ischemické choroby srdeční – ICHS a hypertenze HT) uvádí následující:

1. Hodnocení tohoto rizika je ovšem zatíženo vysokou nejistotou. V současné době není ze strany WHO publikována obecně závazná nebo aspoň doporučená metodika (model) odhadu PAR pro KVO.

2. Je zřejmé, že orientační metodika použitá v roce 2009 vysoko nadhodnocovala odhadovaný počet osob, které by mohly onemocnět KVO v důsledku expozice hluku z leteckého provozu.

Pozn.:

Vzhledem k neexistenci nějaké doporučené metodiky se v posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví (příl. dokumentace č. 20, Ing. Dana Potužníková, listopad 2009) při kvantifikaci rizika KVO a hypertenze primárně postupovalo podle interpretace tehdy dostupných literárních podkladů. Ukázalo se, že zvolený postup nebyl správný. Na základě připomínky a požadavku MZ ČR byla ze strany zpracovatelů tato problematika konzultována přímo s Dr. Babischem a pracovní skupinou WHO, která připravuje materiál týkající se posuzování zátěže onemocnění z expozice hluku v životním prostředí (metodika bude publikována v roce 2011). Na základě těchto konzultací byla tato část upravena v dodatku dle nejnovějších podkladů WHO, (Doplněk březen - duben 2010) .

3. Zpracovatel hodnocení zdravotních rizik neměl k dispozici potřebné údaje týkající se počtu osob exponovaných v roce 2006 hladinami Lden , tj. hladinami pro denní dobu v době od 6:00 do 22:00. Z tohoto důvodu je nutné přistupovat k níže uvedeným údajům velmi obezřetně.
4. Vzhledem k 10 decibelové penalizaci noční hladiny se navýší hladina L_{dvn} a tedy posouzení podle ní je zavádějící pro lokality v denní době méně zatížené.
5. Je však nutné mít na zřeteli, že na základě výše uvedených informací týkajících se dávky a účinku se jedná o velmi hrubý odhad, ke kterému je nutné přistupovat velmi obezřetně a je nutné jej hodnotit především z hlediska vývoje (trendu) nikoliv z hlediska konkrétního počtu obyvatel.

Zpracovatel oponentního posudku na Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví se domnívá, že nelze kvantifikovat riziko onemocnění IM, ICHS a hypertenze v členění na jednotlivá sídla pro absenci vhodné metodiky a pro velmi malé soubory osob. Zde by mělo stačit stanovení populačního atributivního rizika PAR. Vzhledem k výši expozice hlukem z letecké dopravy zde nelze reálně uvažovat o zvýšení počtu těchto onemocnění. Populační atributivní riziko onemocnění IM z leteckého hluku v lokalitě Ruzyně je zřejmě podstatně nižší než PAR 3,22 % stanovené pro silniční hluk v Německu pro celou populaci.

Vzhledem k tomu, že odborné podklady vycházejí obecně z hlučnosti ve venkovním prostoru, nikoliv vnitřním prostoru staveb se do Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví nijak nepromítla zákonná podmínka:

Realizace protihlukových opatření pro splnění hygienických limitů uvnitř staveb u stávajících bytových domů, rodinných domů, staveb pro sociální účely a funkčně podobných staveb, stávajících staveb pro školní a předškolní výchovu a staveb pro zdravotní účely bude provedena na celém území ochranného hlukového pásma do zprovoznění paralelní dráhy 06R/24L.

Tato podmínka nebyla v Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví nijak komentována ani zmíněna a to i přesto, že se jedná o základní zákonný požadavek ve vztahu k ochraně veřejného zdraví. Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví hodnotí vlivy naprosto identicky

pro situaci, kdy nebude uvedená podmínka realizována, tak pro situaci, kdy bude uvedená podmínka realizována. Z praktických zkušeností však tento předpoklad neodpovídá realitě.

Z těchto důvodů lze považovat uvedené posouzení za nadhodnocené a vzhledem k výši expozice hlukem z letecké dopravy reálně nelze uvažovat o zvýšení počtu těchto onemocnění.

d) K větě „novou obytnou zástavbu nelze do lokalit nadlimitně zatížených hlukem vůbec umísťovat“

Zpracovatel Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví zde vychází z přílohy č. 4 vyhl. č. 503/2006 Sb. s názvem: „OBSAH A ROZSAH DOKUMENTACE K ŽÁDOSTI O VYDÁNÍ rozhodnutí o umístění stavby nebo zařízení (DUR) nebo rozhodnutí o změně stavby a o změně vlivu stavby na využití území“ a z toho, že má být popsán „návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí“.

Na základě obecného obsahu dokumentace pro územní rozhodnutí předjímá postup příslušného správního úřadu a předjímá negativní územní rozhodnutí pro novou obytnou zástavbu. Opomíjí závazný režim dle §31 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně zdraví, kde se stanoví:

(2) Při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Opatření obecné povahy ke zřízení ochranného hlukového pásma vydá Úřad pro civilní letectví v dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

(3) U bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu, staveb pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobných staveb umístěných v ochranném hlukovém pásmu je provozovatel letiště na základě odborného posudku vypracovaného na jeho náklad povinen postupně provést nebo zajistit provedení protihlukových opatření v takovém rozsahu, aby byly alespoň uvnitř staveb hygienické limity hluku dodrženy. U staveb uvedených ve větě první, ve kterých by podle odborného posudku protihluková opatření nezajistila dodržování hygienických limitů, může příslušný správní úřad zahájit řízení o změně v užívání stavby nebo o jejím odstranění.

Z uvedené citace ustanovení zákona č. 258/2000 Sb. vyplývá, že teprve v případě, že by podle odborného posudku protihluková opatření nezajistila dodržování hygienických limitů uvnitř staveb, bylo možno usuzovat na nemožnost umístění nové obytné zástavby do lokalit v ochranném hlukovém pásmu.

Navíc z obecně legislativního hlediska má zákon (v tomto případě zák. č. 258/2000 Sb.) větší právní váhu než vyhláška (v tomto případě vyhl. č. 503/2006 Sb.).

e) studenti ČZU

Studenti ČZU nebyli zařazeni do hodnocení zdravotních rizik a to z následujícího důvodu (dle vyjádření zhotovitele „Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplnění z dubna 2010“):

- Do celkového počtu posuzovaných obyvatel nebylo zahrnuto cca 2 260 studentů, resp. uživatelů kolejí České zemědělské univerzity v Praze 6 - Suchdole. Důvodem je skutečnost, že z hlediska hodnocení možných negativních účinků hluku z dopravy se jedná o krátkodobou a přerušovanou expozici hlukem, pro jejíž vyhodnocení nejsou k dispozici odborné podklady.

Dle názoru zpracovatele oponentního „Posudku na Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010“ měli být tito studenti zahrnuti do hodnocení rizika hluku u rušení spánku a obtěžování hlukem.

K rušení spánku je ovšem třeba upozornit, že podmínka návrhu stanoviska ukládá:

Dráha RWY 06R/24L bude uzavřena pro noční provoz s výjimkou následujícího případu: RWY 06L/24R je uzavřena pro vzlety a přistání.

Do prostoru Suchdola nezasahuje limitní izofona pro noční dobu a z hlediska nočního provozu a vlivů hluku v noci zde není důvod k vyhlášení OHP.

K obtěžování hlukem je stanovena podmínka:

Realizace protihlukových opatření pro splnění hygienických limitů uvnitř staveb u stávajících bytových domů, rodinných domů, staveb pro sociální účely a funkčně podobných staveb, stávajících staveb pro školní a předškolní výchovu a staveb pro zdravotní účely bude provedena na celém území ochranného hlukového pásma do zprovoznění paralelní dráhy 06R/24L.

Tato podmínka se týká jak škol (vč. vysokých), tak ubytování studentů (funkčně podobné stavby).

Celkově je možno konstatovat, že zde dochází k názorovému rozporu dvou autorizovaných osob. Tento rozpor však nepředstavuje nemožnost provedení posouzení vlivů na životní prostředí.

Dále je nutno upozornit, že závazné metodiky posuzování zdravotních rizik WHO akceptovaných v rámci EU vycházejí z předpokladu celoživotní expozice (resp. minimálně 10 - 15 let), zatímco u typických studentů VŠ se reálně předpokládá několikaletá expozice s vynecháním některých víkendů, provozně nejvíce zatížených prázdnin a části zkouškových období. Jednoznačně lze předpokládat významně menší vlivy na zdraví než u trvale bydlících obyvatel, u kterých se předpokládá celoživotní expozice. Z tohoto důvodu nelze seriózní hodnocení dle metodik posuzování zdravotních rizik WHO a EU provést.

f) Vnášení nových vlivů leteckého hluku do území dosud neovlivněných

Území, která budou ovlivněna hlukem z provozu uvažovaného záměru jsou dnes ovlivněna hlukem ze stávající dráhy. To nutně vyplývá z fyzikálních zákonů, podle kterých se hluk v prostředí šíří. Samozřejmě dojde ke změnám velikosti a významnosti těchto vlivů a dokumentace EIA tyto změny podrobně dokumentuje.

g) Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z dubna 2010 - Příloha b) základní tabulky pro jednotlivé zájmové lokality

V tabulkách pro variantu 2020-B pro lokality Řepy, Sedlec a Lysolaje vyplněna čísla 0,0 (jakoby bez vlivů), ale přitom pro hodnocení nebyly k dispozici potřebné hodnoty, takže tabulky pro tuto variantu a tyto lokality měly být bez čísel, proškrtnuty nebo neuváděny.

h) Únosnost vlivu hluku na veřejné zdraví

V „Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví“ se v kap. „1.2.Zadání a cíl“ konstatuje, že: „Cílem této expertízy je tedy zhodnotit míru únosnosti území...“ Obdobné formulace o cílech této expertízy jsou v její kapitole „6. Shrnutí výsledků, závěr“.

V kap. „1.5. Proces hodnocení rizik (Risk Assessment)“ se konstatuje, že: „Hodnocením zdravotních rizik (posouzení vlivu na veřejné zdraví) je posouzení míry závažnosti zátěže populace, vystavené rizikovým faktorům životních a pracovních podmínek a způsobu života.“

Ovšem nikde v „Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z prosince 2009“, v „Doplnění Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z dubna 2010“ a v „Posudku na Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010“ se nevyskytuje jasná formulace, zda „zda záměr překračuje (nebo nepřekračuje) přijatelnou míru rizika“. Není zde konkrétně stanovena „míra únosnosti území“ ani „míra závažnosti zátěže populace“, jak je deklarováno v úvodních kapitolách.

Zpracovatelka Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví k tomuto sdělila, že dle požadavků Autorizační komise pro hodnocení zdravotních rizik posouzení zdravotních rizik expozice hluku tyto formulaci nemají obsahovat, že je lze použít pouze u hodnocení rizika expozice chemických látek a to z toho důvodu, že není stanovena ani doporučena stupnice pro kvantitativní hodnocení rizik hluku ve smyslu jaké procento osob např. s vysoce rušeným spánkem je ještě akceptovatelné. V současné době probíhají v pracovní skupině WHO jednání a diskuse ohledně možnosti alespoň doporučení takovéto škály, přičemž případné definitivní posouzení (použití) je otázkou jednotlivých států, resp. jejich národních politik ochrany zdraví. Posouzení míry rizika má provést orgán veřejného zdraví. Ministerstvo zdravotnictví se k dokumentaci vyjádřilo následovně: „Dokumentace, kterou zpracovala firma ECO-ENVI-CONSULT (prosinec, 2009) vyhodnocuje vliv záměru včetně návrhu opatření k ochraně veřejného zdraví.“

K tomu je možno doplnit, že dříve platná metodika pro hodnocení zdravotních rizik expozice hluku (AN 15/04 Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku, SZÚ 2007) byla ze stránek SZÚ stažena s následujícím komentářem: „Vzhledem k novým poznatkům v zahraniční odborné literatuře byl autorizační návod pro hodnocení rizika hluku stažen do doby jeho doplnění. Autorizované osoby jsou nadále povinny postupovat při hodnocení ve smyslu obecných požadavků na základě současného stavu poznání.“

Z uvedeného je zřejmé, že proces hodnocení zdravotních rizik je v současné době poměrně otevřený a neparаметrizovaný. Z toho potom plynou následující skutečnosti:

- 1) Proces hodnocení zdravotních rizik expozice hluku má charakter akademických postupů vhodných pro základní výzkum, ale méně vhodných pro potřebu jednoznačných závěrů procesu EIA.

- 2) Uvedené skutečnosti nutně vedou k rozdílným závěrům u různých autorizovaných osob, které jsou vhodné pro akademickou diskuzi, ale méně vhodné pro potřebu jednoznačných závěrů procesu EIA.
- 3) Akademický charakter prezentace hodnocení zdravotních rizik expozice hluku je vhodný pro odborné konference, ale méně pochopitelný pro veřejnost i sdělovací prostředky.
- 4) Akademický proces hodnocení zdravotních rizik expozice hluku nejen že nenavrhuje vlastní opatření (není to jeho účelem), ale prakticky ignoruje podmínky pro snížení vlivů hluku, které vyplývají z procesu EIA. Některé tyto podmínky jsou dokonce stanoveny zákonem o veřejném zdraví jako podmínky pro snížení vlivů hluku na veřejné zdraví. Hodnocení zdravotních rizik expozice hluku s tímto stavem vyplývajícím ze zákona nepočítá – výsledky jsou stejné pro stav s protihlukovými opatřeními jako pro stav bez nich. V procesu EIA jsou navíc stanovena další protihluková opatření nad rámec zákona o veřejném zdraví, které hodnocení zdravotních rizik expozice hluku také nijak nezohledňuje. Vychází striktně z hladin hluku ve venkovním prostoru.
- 5) Akademický proces hodnocení zdravotních rizik expozice hluku neprovádí porovnání s průměrnými riziky u ostatní posuzovaným záměrem nedotčené populace a tím nadhodnocuje vlivy oproti realitě. Automaticky tím dochází k porovnání s územím bez jakýchkoli vlivů na veřejné zdraví, které reálně neexistuje.

Po posouzení záměru a všech kapitol a příloh dokumentace týkajících se vlivů hluku lze vyslovit následující závěr:

Dokumentace EIA na základě vytvoření modelu a výpočtu „předpovídá“ očekávanou hlukovou zátěž posuzovaného území. Pracuje s hlukovými deskriptory definovanými v legislativě České republiky, tj. v zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a v nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Zde uvedené hygienické požadavky jsou stanoveny v souladu s WHO (Světovou zdravotnickou organizací) tak, aby při celoživotní expozici hluku bylo chráněno zdraví běžné populace (obyvatel), přičemž je nutné mít na paměti, že dodržení hygienických požadavků neznamena pro exponovanou populaci nulové riziko, ale celospolečensky dostupné a únosné riziko.

Je nutné mít na paměti, že každá zátěž obecně představuje určitou míru rizika. Rizika odpovídající dodržení hygienických požadavků nejsou v rozporu s právním stavem České republiky, resp. zdravotní politikou WHO a EU.

Určitým nedostatkem všech formulací o „únosnosti území“ v „Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví“ je to, že jednak nijak nedefinuje pojem „únosnost“ a dále onu „únosnost“, resp. její míru nijak jednoznačně nehodnotí přesto, že toto několikrát deklaruje jako cíl expertizy.

Zde můžeme doplnit, že termín „**Únosné zatížení území**“ definuje zák. č. 17/1992 Sb. 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.“ Přestože dle dikce tohoto zákona není hluk uvedenou složkou životního prostředí, lze na základě výše uvedeného konstatovat, že se předpokládá plnění hygienických požadavků a tedy nelze ani hypoteticky usuzovat, že dojde k poškození životního prostředí a z tohoto důvodu nebude překročeno únosné zatížení území.

i) Kritizovaná věta: „Účelem ochranného hlukového pásma je regulovat využití území v okolí letiště, omezit nárůst počtu osob vystavených nadměrnému hluku z leteckého provozu a regulovat neuváženou výstavbu v blízkém okolí a omezit tak riziko budoucích konfliktů.“

Zde jde především o územně plánovací praxi. Letiště Praha – Ruzyně vzniklo v roce 1929, příprava paralelní dráhy probíhá od 70. let minulého století. Územní plány obcí jsou samosprávným aktem, které vyjadřují potřeby rozvoje obcí. Protože se ukazuje, že potřeby rozvoje jsou obcemi směřovány i do oblastí s vlivy hluku, je ochranné hlukové pásmo vhodným informačním nástrojem pro předcházení těchto vlivů.

j) Území nevhodná pro stavby pro bydlení, pro školní a zdravotní účely

Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví označuje lokality Na Samotě a Nad Jenečkem v k.ú. Hostivice a lokalitu Na Padesátníku v k.ú. Ruzyně za nevhodné pro bydlení a to z důvodu expozice maximálním hodnotám akustického tlaku a to v denní i noční době.

K tomuto aspektu je stanovena podmínka návrhu stanoviska EIA:

na základě závěrů akustické studie a studie vlivů na veřejné zdraví vstoupí oznamovatel do jednání s majiteli obytných objektů v lokalitách Na Samotě a Nad Jenečkem v k.ú. Hostivice a s majiteli objektů v lokalitě Na Padesátníku v k.ú. Ruzyně; výsledkem těchto jednání může být:

- **dohoda o provedení technických opatření na náklady oznamovatele, a to na základě prověření reálné možnosti ochrany objektů a jejich vnitřních prostor před hlukem technickými (zejména stavebními) prostředky, nebo**
- **dohoda o jiném využití dotčených obytných objektů vlastníky (tzv. „rekolaudace“), s poskytnutím součinnosti oznamovatele při zajištění adekvátní náhrady bydlení, nebo**
- **dohoda o odkoupení dotčených nemovitostí oznamovatelem**

výběr způsobu řešení v jednotlivých případech bude závislý na konkrétních podmínkách a bude vycházet zejména z představ vlastníků objektů, neboť výsledky hlukové studie nedávají oznamovateli možnost požadovat vyklizení objektů bez souhlasu vlastníků

k) Závěr k Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví

Celkově je možno konstatovat, že Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví je zpracováno dostatečně kvalitně, na základě nejnovějších poznatků a pro proces EIA v dostatečné hloubce. To platí pro jeho využití jako podkladu pro orgány státní správy a odborníky, které je primární. To je potvrzeno i oponentním „Posudkem na Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010“, který je uveden v příloze.

Ovšem vzhledem k nutně akademickému charakteru a nutnosti respektování zásad, které neumožňují deklarovat obecně očekávané závěry, je jeho využitelnost jako informace pro laickou veřejnost malá a někdy zavádějící.

4. Prověření dalších variant umístění plánované přistávací a vzletové dráhy, variant přesunu nákladní dopravy a transferové přepravy cestujících na jiné letiště, přeměny stávajícího letiště Praha/Ruzyně na letiště městského typu ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a rady 2002/30 ES

Varianta realizace záměru mimo rozvojové prostory letiště Praha – Ruzyně na jiném místě v ČR nebo mimo ČR nebyla předložena, protože by neplnila základní předpoklad záměru, kterým je využití existující infrastruktury. Dále by došlo k rozporu se základními koncepčními dokumenty.

Porovnání variant rozšíření dráhového systému bylo provedeno v minulosti několikrát a naposledy byly postupně zpracovány tři studie. První z nich byla studie „Optimální poloha VPD 06R/24L letiště Praha –Ruzyně“, druhou byla studie „Budoucnost dráhového systému letiště Praha – Ruzyně“ a nejpodrobnější řešení potom obsahovala studie „Varianty dráhového systému letiště Praha – Ruzyně – porovnání“.

Posouzení v těchto studiích bylo provedeno jak z hlediska provozního, tak i hlukového a jako nejvhodnější vyšla RWY 06R/24L. Vzhledem k tomu, že především provozně tato varianta jako jediná plní požadavky oznamovatele, nebyla do posuzování navržena další varianta.

Dle § 6 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí „Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen „oznamovatel“), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen „oznámení“) příslušnému úřadu.“ Z toho vyplývá, že návrh a charakteristiku záměru provádí „ten, kdo hodlá provést záměr“ – tedy oznamovatel, nikoli zpracovatel dokumentace.

Záměr je vyhodnocen v jedné aktivní variantě, která je navržena oznamovatelem jako jediná plnící požadované provozní podmínky. Toto je v dokumentaci dostatečně dokladováno.

Dokumentace dokládá, že rozdělení provozu mezi stávající křížící se dráhy by nepřineslo plnění požadovaných kapacit.

Problematika přesunu nákladní dopravy a transferové přepravy cestujících na jiné letiště je v dokumentaci dostatečně objasněna.

K transferové přepravě lze uvést, že cestující, kteří transferují, nejsou jedinými cestujícími na palubě letadla. Někteří cestující z transferujícího letadla končí svoji cestu v Praze, jiní svoji cestu v Praze začínají, další pokračují stejnou linkou a někteří vystupující cestující pokračují linkou jinou. Přesunout transferovou dopravu na jiné letiště nelze z důvodů přepravních návazností. Transferová přeprava existuje v každém druhu dopravy na každém mezinárodním letišti a z důvodů zachování dopravních návazností ji přemísťovat nelze.

Podíl pohybů nákladní dopravy se předpokládá do 2 % všech pohybů. Odstranění této části dopravy by z hlediska posuzování vlivů nemělo žádný význam, resp. bylo by mimo rozlišovací možnosti prognózních metod.

Počet pohybů letadel zajišťujících tyto typy dopravy je samozřejmě součástí limitů daných maximální kapacitou.

Prověření varianty přeměny stávajícího letiště Praha/Ruzyně na letiště městského typu ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a rady 2002/30 ES

V dokumentaci je dokladováno na základě vyjádření oznamovatele, že letiště Praha – Ruzyně nesplňuje v žádném bodě definici „městského letiště“ dle uvedené směrnice a oznamovatelem nemůže být změněno na „městské letiště“, to je v kompetenci vlády ČR, která takovou změnu neiniciovala. Zároveň by došlo k rozporu se základními koncepčními dokumenty.

5. Problematika překročení hlukových limitů

Zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně zdraví v odst.2 §31 stanoví:

(2) Při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Opatření obecné povahy ke zřízení ochranného hlukového pásma vydá Úřad pro civilní letectví v dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

(3) U bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu, staveb pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobných staveb umístěných v ochranném hlukovém pásmu je provozovatel letiště na základě odborného posudku vypracovaného na jeho náklad povinen postupně provést nebo zajistit provedení protihlukových opatření v takovém rozsahu, aby byly alespoň uvnitř staveb hygienické limity hluku dodrženy. U staveb uvedených ve větě první, ve kterých by podle odborného posudku protihluková opatření nezajistila dodržování hygienických limitů, může příslušný správní úřad zahájit řízení o změně v užívání stavby nebo o jejím odstranění.

Z uvedené citace je zřejmé, že překročení hodnot hygienických limitů hluku v ochranném hlukovém pásmu v případě posuzovaného záměru je v souladu s uvedeným zák. č. 258/2000 Sb. a ve vyhlášeném ochranném hlukovém pásmu pak platí hygienické limity hluku uvnitř specifikovaných staveb.

Obecně se nejedná o jediný limit, který je takto (zdánlivě nelogicky) stanoven. Např. limit pro 24 hodinovou koncentraci PM_{10} je jednoznačně stanoven hodnotou $50 \mu g \cdot m^{-3}$. Tento limit ovšem platí až pro 36. nejvyšší koncentrace v kalendářním roce. Pro 35 nejvyšších koncentrací v kalendářním roce fakticky žádný konkrétní limit stanoven není.

6. Posouzení vlivu na území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí a zvláště chráněné části přírody

Posouzení vlivu na na území evropsky významných lokalit bylo provedeno striktně dle zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Tzn. byly požádány příslušné orgány ochrany přírody (v tomto případě Magistrát hl.m. Prahy a Krajský úřad Středočeského kraje) o vyjádření dle §45i odst. 1, zda záměr může mít vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Bylo sděleno, že záměr nemůže mít vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

Za této situace se dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny již žádné další specializované posouzení neprovádí.

Uvedené orgány ochrany přírody se vyjadřují ke všem dokumentům procesu EIA a je jejich povinností o případné změně jejich vyjádření ohledně vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podat informaci.

Pro úplnost je nutno konstatovat, že NV č. 371/2009 Sb., účinné od 3.11.2009, v širším zájmovém území doplnilo seznam evropsky významných lokalit v kontinentální biogeografické oblasti o EVL CZ 0110154 Kaňon Vltavy u Sedlce p celkové výměře 34.7508 ha jejímiž předměty ochrany jsou jen přírodní stanoviště, vesměs vázaná na vysychavé až extrémně vysychavé xerofytní polohy skal a skalních výchozů:

- 40A0* Kontinentální opadavé křoviny, biotop K4A Nízké xerofilní křoviny - porosty se skalníky (*Cotoneaster spp.*) - prioritní stanoviště
- 6190 Panonské skalní trávníky (*Stipo-Festucetalia pallentis*), biotop T3.1 Skalní vegetace s kostřavou sivou (*Festuca pallens*)
- 6210 Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnatých podložích (*Festuco-Brometalia*), kde předmětem ochrany je biotop T3.3D Úzkolisté suché trávníky - porosty bez význačného výskytu vstavačovitých, předmětem ochrany ale není biotop T3.4D Širokolisté suché trávníky bez význačného výskytu vstavačovitých a bez jalovce obecného (*Juniperus communis*)
- 8220 - Chasmofytická vegetace silikátových skalnatých svahů biotopu S1.2 Štěrbínová vegetace silikátových skal a drolin
- 8230 Pionýrská vegetace silikátových skal (*Sedo-Scleranthion*, *Sedo albi-Veronicion dillenii*) biotopu T6.1B Acidofilní vegetace efemér a sukulentů bez převahy netřesku výběžkatého

Jde o území, zahrnující několik nespojitých lokalit na skalnatých svazích údolí Vltavy severně od Pobaby v ohybu Vltavy mezi Sedlcem, Suchdolem, Lysolajemi, Dolní Šárkou na levém břehu Vltavy a Čimicemi na pravém vltavském břehu, dle serveru AOPK ČR je EVL tedy disjunktní lokalita zahrnující nejcennější skalnaté srázy kaňonu Vltavy (Baba, Podbabské skály, Podhoří, Sedlecké skály a Zámky) při severním okraji Prahy (viz vymezení dle www.nature.cz níže)



Při SV okraji průmětu vymezení OHP na terén se nachází pouze ta část EVL, zahrnující část PP Sedlecké skály a část PP Zámky.

Protože části doplněné dokumentace, týkající se problematiky ochrany přírody a krajiny byly kompletovány ještě před účinností citovaného NV, nebyla tato EVL zahrnuta do příslušných částí. Zpracovatel posudku si z výše uvedených důvodů vyžádal aktuální stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody SZn.: S-MHMP-0117154/2011/OOP/VI ze dne 22.02.2011, z něhož vyplývá, že uvedený záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti (stanovisko uvedeno v příloze posudku EIA).

Vlivy na chráněná území – např. přírodní park Šárka - Lysolaje, přírodní památka Housle

Významné vlivy by se teoreticky mohly projevit pouze v oblasti vlivů hluku, PP Housle je lokalizována opět při okraji průmětu OHP SV JZ od Lysolají. Hlukové limity jsou jasně specifikovány pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně zdraví. Přírodní památka Housle chrání významný geomorfologický útvar ani přírodní park Šárka-Lysolaje takovými prostory nejsou. Hluk není řazen mezi potenciálně ohrožující faktory vůči předmětům ochrany EVL, mezi předměty ochrany nejsou žádné živočišné druhy, tedy ani takové, které vykazují obecně zvýšenou senzitivitu vůči změnám hlukové zátěže.

Ve vztahu k potenciálně ohrožujícím faktorům vůči uvedeným předmětům ochrany byly dále ověřovány otázky možné aspekty případných nepřímých vlivů leteckého provozu, které by mohly být spojovány např. s eutrofizací uvedených území depozicí látek, emitovaných leteckým provozem (pro biotopy S1.2, T3.1, T3.3, K4A), přestože těžištěm potenciálního ohrožení uvedených biotopů je především nežádoucí sukcese dřevin nebo ruderalizace. Server AOPK ČR jako zásadní ohrožující faktory EVL uvádí postupné zarůstání křovinami a

pionýrskými dřevinami. Úpatí skal na levém břehu Vltavy jsou poškozována údržbou železničního koridoru. Poškození některých společenstev je předpokládáno v místech plánovaného budování dálničního obchvatu Prahy na části Sedleckých skal a Zámků.

Na základě prostudování předložené rozptylové studie je možno konstatovat, že pro dané zájmové území nejbližší stanice AIM 1528 Suchdol udává roční průměrnou koncentraci NO₂ v zájmovém území kolem 21 mikrogramů v m³, z hlediska hodinového aritmetického průměru je nejvyšší naměřená koncentrace 117,3 při imisním limitu 200.

Provoz letiště ve výhledovém stavu byl řešen ve výpočtové čtvercové síti o kroku 500 m, která představuje celkem 336 výpočtových bodů v síti (1 – 336) a pro nejbližší objekty obytné zástavby, které jsou představovány středy nejbližších obcí (1001 – 1013 a dále pro obytnou zástavbu v lokalitě Na Padesátníku (výpočtový bod 1014).

Inkriminované lokality již nebyly v rámci RS řešeny, protože zvolená výpočtová síť řešila území, kde by potenciálně mohlo dojít k významnějším příspěvkům dopravy související s provozem letiště.

Toto konstatování vyplývá z toho, že limitní hodnoty používaných emisních faktorů se porovnávají s naměřenými údaji během tzv. standardizovaného LTO cyklu, který se skládá ze 4 fází. Horní hranicí cyklu je výška 3000 ft (915 m) nad zemským povrchem, nad níž většina polutantů již neprostoupí.

Uvedená chráněná území se nacházejí od prahu nové dráhy ve vzdálenosti větší jak 6 km, tudíž letecká doprava je v této vzdálenosti ve výšce na 3090 ft a proto tuto výšku již nejsou relevantní podklady pro výpočet imisní zátěže.

Přesto však lze uvést, že nejbližším v rozptylové studii zvoleným výpočtovým bodem mimo síť je výpočtový bod č.1004 ve vztahu k uvedeným chráněným územím. V tomto výpočtovém bodě budou ve vztahu k výhledovému stavu s provozem letiště dosahovány ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru NO₂ příspěvky do 0,61 μg.m⁻³, ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru do 15,5 μg.m⁻³. Ve vztahu k posuzovaným lokalitám je tudíž patrné, že tyto příspěvky budou vzhledem ke vzdálenosti od výpočtového bodu 1004 nižší. Z důvodů již uvedených však tento příspěvek nelze racionálně vyhodnotit.

Avšak i při úvaze, že by příspěvky k imisní zátěži z bodu 1004 (Nebušice) byly vztaženy k uvažovaným lokalitám. Lze celkem spolehlivě konstatovat, že ve vztahu ke stávajícímu pozadí jsou příspěvky související s provozem letiště v zásadě nevýznamné a nemohou tedy ovlivnit žádným patrnějším způsobem předměty ochrany EVL.

7. Soulad s ÚPD

Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení soulad záměru s ÚPD nepožaduje. Obecný záměr posuzovaný v procesu EIA nemusí být v souladu s ÚPD.

Dokumentace obsahuje pro proces EIA povinnou přílohu – vyjádření místně příslušných stavebních úřadů o souladu stavby s územním plánem, která dokládá, že z tohoto hlediska je uvažovaný záměr v souladu s ÚPD.

Uvažovaný záměr bude umístěn na funkčních plochách pro dopravu – letiště.

Minimální možná vzdálenost od centra města není stanovena žádným ekologickým předpisem.

8. Plnění ekologických limitů z hlediska vlivů hluku

Dokumentace EIA se ve všech zákonem předepsaných kapitolách zabývá plněním ekologických limitů. V oblasti vlivů hluku postupuje přesně podle příslušné složkové legislativy, tj. podle zák. č. 258/2000 Sb., kde se v §31 odst.2 stanoví:

„Při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Opatření obecné povahy ke zřízení ochranného hlukového pásma vydá Úřad pro civilní letectví v dohodě s krajskou hygienickou stanicí.“

Z uvedené citace je zřejmé, že postup při překročení hygienických limitů hluku v ochranném hlukovém pásmu v případě posuzovaného záměru je v souladu s uvedeným zák. č. 258/2000 Sb. a ve vyhlášeném ochranném hlukovém pásmu pak platí hygienické limity hluku uvnitř specifikovaných staveb.

9. Problematika vzniku nového letiště a doporučení WHO

Doporučení WHO uvedená v příloze: „Posouzení vlivu hluku na lidské zdraví“ se vztahují k umístování nových letišť a nových sídel. V podstatě platí pro teoretickou ideální situaci, kdy se záměr s hlukovými vlivy umísťuje zcela mimo obydlené území. Pak na základě doporučení WHO lze stanovit, v jaké nejmenší vzdálenosti od chráněné zástavby má být optimálně umístěn.

A naopak pro situaci, kdy se v prostoru zcela mimo zdroje hluku umísťuje nové sídlo. Pak na základě doporučení WHO lze stanovit, v jaké nejmenší vzdálenosti od zdroje hluku má být optimálně umístěno.

Uvažovaný záměr nepředstavuje realizaci nového letiště, ale rozšíření dráhového systému o novou dráhu z části umístěnou v prostorech stávajících drah, zčásti na pozemcích určených územním plánem jako plochy pro dopravu – letiště s přímou návazností na stávající plochy a další infrastrukturu letiště. Zároveň s uvedením nové paralelní dráhy do provozu je stanoveno podmínkou návrhu stanoviska zásadní omezení provozu na stávající vedlejší dráze.

10. Shoda se všemi dotčenými subjekty

Oznamovatel se během procesu EIA snažil o vyhlášení OHP ve větším rozsahu než na území vytyčeném limitní izofonou a to z důvodu umožnění provést protihluková opatření předepsaných pro OHP zákonem na širším území než pouze uvnitř limitní izofony. Vzhledem k tomu, že se nepodařilo najít shodu se všemi dotčenými subjekty, bylo od tohoto návrhu upuštěno a je respektován požadavek orgánu ochrany veřejného zdraví vyhlásit OHP striktně v rozsahu limitní izofony. Proto je podmínkou v návrhu stanoviska uloženo provést návrh OHP v rozsahu limitní izofony.

11. Počty dotčených obyvatel

Počty obyvatel pro rok 2006 byly čerpány od ČSÚ, pro rok 2020 od odborné firmy. Tyto údaje nemohou být nikdy shodné s různými prognózami jiných subjektů. Tento postup je v souladu se závaznými metodikami.

12. Vyhodnocení kumulativních vlivů různých druhů dopravy

V rámci procesu EIA byly vyhodnoceny vlivy letecké, silniční a železniční dopravy. Souhrnné vyhodnocení bylo provedeno v rámci dokumentů posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví a Vyhodnocení údajů rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik imisí škodlivin v ovzduší.

V příloze 20 Dokumentace, je popsána možnost hodnocení synergických účinků hluku, na str. 28 je uveden graf, který podrobně ilustruje synergické působení hluku z leteckého provozu a silniční dopravy. Zároveň je uvedeno, že z hlediska odborného posouzení vlivu hluku na zdraví z dopravy není uplatňováno v legislativě České republiky tzv. synergické posouzení vlivu hluku z více dopravních zdrojů. To, že není k dispozici závazná metodika pro synergické posouzení vlivů hluku z různých zdrojů vyjádřené jedním číslem není chybou ani opomenutím posouzení.

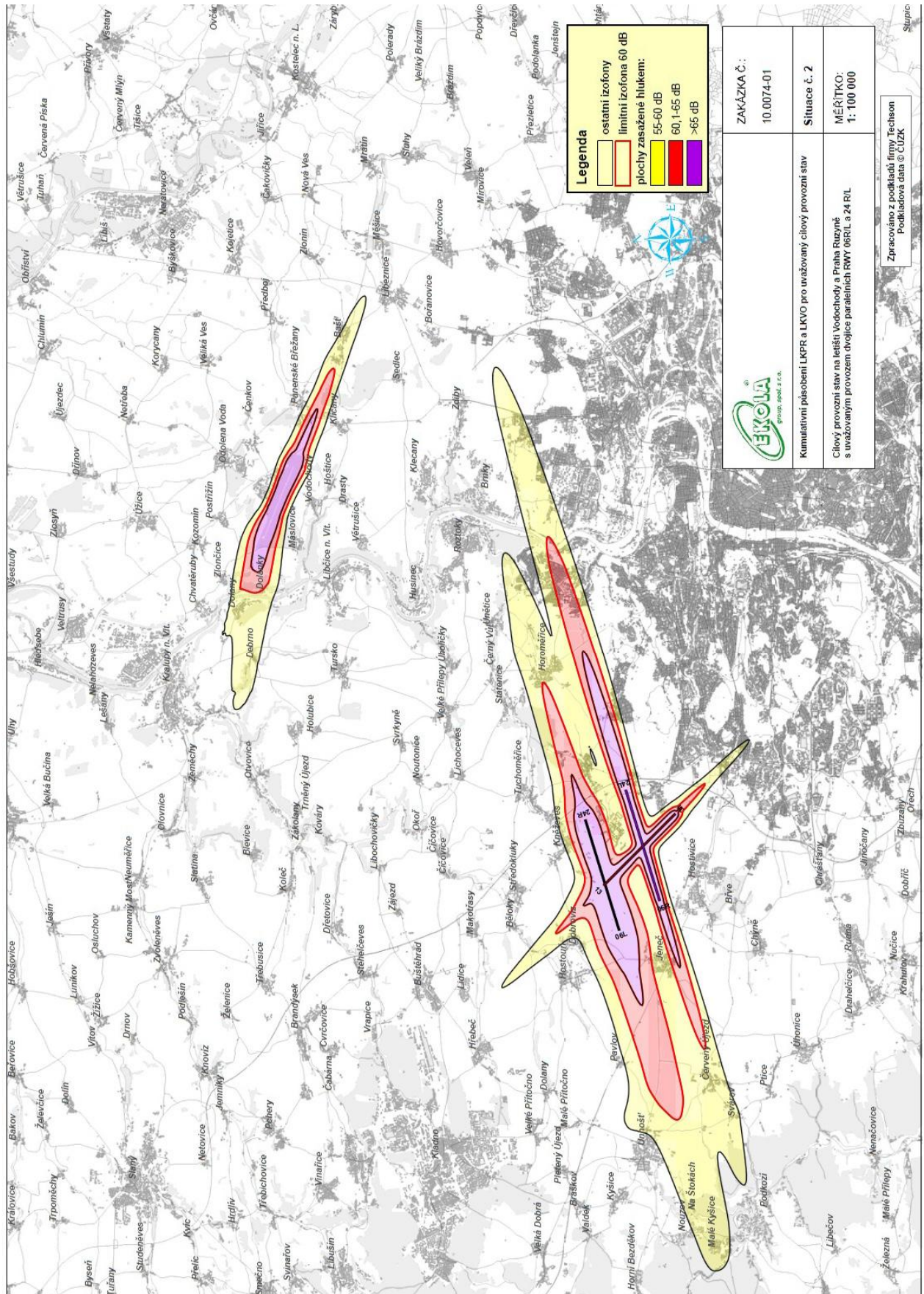
Např. u vlivů imisí v ovzduší bylo provedeno posouzení k jednotlivým limitům (pro jednotlivé škodliviny, jednotlivé doby průměrování) nasčítáním hodnot imisí jedné látky z různých zdrojů. Tak jsou také limity znečišťování ovzduší konstruovány. Ovšem nelze sčítat různé znečišťující látky (např. PM_{10} + NO_2 + benzen) a také pro součet různých látek neexistuje žádný legislativní limit. Obdobně nelze sčítat např. průměrné roční koncentrace PM_{10} + průměrné 24 hod. koncentrace PM_{10} . Nemá to žádný smysl.

U limitů hluku mohlo být provedeno vyhodnocení k jednotlivým limitům hluku pro jednotlivé typy zdrojů (dle hlukových limitů).

Např. pro hluk ze stacionárních zdrojů jsou stanoveny limity hluku pro denní dobu jako ekvivalentní hladina za 8 nejhlučnějších hodin, pro noční dobu jako ekvivalentní hladina za 1 nejhlučnější hodinu, pro hluk z pozemní dopravy jsou stanoveny limity hluku pro denní dobu jako ekvivalentní hladina za 16 hod., pro noční dobu jako ekvivalentní hladina za 8 hod. Legislativa dále rozlišuje různé hodnoty limitů hluku působeného silniční a železniční dopravou a různé hodnoty limitů hluku pro různá místa a pro různé typy zástavby. Pro letecký hluk jsou stanoveny limity jako ekvivalentní hladiny za 6 měsíců. Neexistují žádné hodnoty, které by stanovovaly limity hluku sečteného z jednotlivých druhů dopravy a stacionárních zdrojů s různými dobami průměrování. Z uvedeného vyplývá, že to v podstatě ani není možné, protože matematicky nelze sčítat hodnoty s rozdílnými dobami průměrování. Legislativa předpokládá, že kumulativní vlivy hluku budou hodnoceny podle jednotlivých stanovených limitů pro stanovené zdroje hluku. Tak to také v dokumentaci bylo provedeno.

Na základě požadavku zpracovatele posudku bylo zpracováno posouzení synergického působení vlivů hluku letiště Praha Ruzyně a letiště Vodochody s výsledkem, že rozsah cílové nadlimitní izofony letiště Praha Ruzyně se nemění.

Tento závěr dokládá následující zobrazení hlukové situace:



13. Hodnota nemovitostí

Podobně řeší problematiku ceny nemovitostí příloha č. 28 dokumentace - Studie vlivu vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně na rozvoj území a cenu nemovitostí. Tato studie nepotvrzuje, že by ve vyhlášeném OHP docházelo ke snížení ceny nemovitostí. Navíc budou muset být provedena protihluková opatření, která mohou cenu nemovitostí naopak zvýšit. Uvedená studie má informační charakter, není předmětem posouzení žádného limitu životního prostředí.

S výstavbou paralelní dráhy se uvažuje od 70. let minulého století, jedná se tedy o informaci existující cca 40 let a stejnou dobu působící na ceny objektů.

14. Riziko havárie letadla

V rámci dokumentace bylo provedeno podrobné Hodnocení možného ohrožení skládky Ďáblice leteckým provozem letiště Praha Ruzyně, ze kterého je možno usuzovat na přijatelnou míru rizika.

15. Vlivy imisí z leteckého provozu

Na základě velmi podrobných rozptylových studií, které jsou součástí procesu EIA je dokladováno, že v souvislosti s realizací uvažovaného záměru nedojde k významnější, resp. znatelné změně imisní situace.

Pro prohloubení poznání a skutečně hluboce komplexní vyhodnocení vlivů na ovzduší byla zpracovatelem posudku vyžádána doplňující informace k problematice sekundární prašnosti, ve formě další samostatné rozptylové studie, která je přílohou tohoto posudku EIA - Rozptylová studie – frakce PM_{10} včetně sekundární prašnosti, RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Ing. Martin Šára, Ing. Jana Bajerová 2010. Tato studie potvrzuje předchozí závěry, že v důsledku působení záměru nedojde k významnější, resp. znatelné změně imisní situace.

Zároveň je podmínkou návrhu stanoviska EIA uloženo pokračovat v monitoringu vztahujícímu se k vlivů imisí v následující formě:

součástí monitoringu složek životního prostředí souvisejících se zprovozněním paralelní RWY 06R/24L bude pravidelné periodické ověřování imisní situace zájmového území okolí letiště s využitím mobilní měřicí techniky se zahrnutím oxidu dusičitého, suspendovaných částic PM_{10} a $PM_{2,5}$ a vybraných těkavých organických látek; rozsah a četnost monitoringu, výběr lokalit a délka periodického měření bude konzultována s orgánem ochrany ovzduší a orgánem ochrany veřejného zdraví

v rámci monitoringu složek životního prostředí pokračovat v monitoringu ovoce a plodin v okolí letiště v rozsahu dosud zpracovávaném VŠCHT Praha, Ústavem chemie a analýzy potravin

16. Věta: „Limity hluku nejsou stanoveny jako limity znečištění životního prostředí“

K formulaci, že limity hluku nejsou stanoveny jako limity znečištění životního prostředí, ale jako limity, při kterých může dojít k ohrožení zdraví, nikoliv k poškození životního prostředí a že překročení hlukových limitů, protože se řeší podle zvláštních předpisů Ministerstva zdravotnictví na ochranu veřejného zdraví, nelze zahrnovat do poškozování životního prostředí:

Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů definuje v §2 Životní prostředí následovně: „Životním prostředím je vše, co vytváří přirozené podmínky existence organismů včetně člověka a je předpokladem jejich dalšího vývoje. Jeho složkami jsou zejména ovzduší, voda, horniny, půda, organismy, ekosystémy a energie.“ V §8 konstatuje, že „Poškozování životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy.“ Dále pak v §12, že „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.“

Z uvedené citace je zřejmé, že legislativa považuje za složky životního prostředí ovzduší, vodu, horniny, půdu, organismy, ekosystémy a energie. Ke vlivům na tyto složky jsou také samostatnými předpisy stanoveny příslušné limity. Problematice hluku se věnuje zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví - Díl 6 ochrana před hlukem, vibracemi a neionizujícím zářením a příslušné limity jsou stanoveny v nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Z tohoto – legislativního – pohledu je tedy kritizovaná formulace v pořádku. Ovšem z celkového pohledu to na celé věci nic nemění a povinnost plnění legislativy musí být respektována bez ohledu na zařazení jednotlivých vlivů. V žádném případě to neznamená, že vlivy hluku by v procesu EIA neměly být posuzovány a MŽP to nepřísluší posuzovat. Naopak vlivy hluku jsou součástí závazné osnovy Oznámení i Dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. (Příl. č. 3 a 4) a konkrétně v aktuálním procesu EIA je jim věnována nadstandardní pozornost.

Z pohledu konstrukce hlukových limitů dle platné legislativy – tedy zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví - Díl 6 ochrana před hlukem, vibracemi a neionizujícím zářením a příslušné limity jsou stanoveny v nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací - jsou uvažovaným záměrem plněna všechna příslušná ustanovení a nejedná se o překračování únosného zatížení území.

17. Záměna dráhy při přistání letadel se silničním okruhem

K možnosti záměny dráhy při přistání letadel se silničním okruhem kolem Prahy ve variantě „J“. Tato problematika je podrobně řešena v dokumentaci v kap. Posouzení rizik možné záměny RWY 06R/24L a dálničního okruhu kolem Prahy při přistání na RWY, kde se v závěru konstatuje:

Standardní postupy pro světelné značení drah a eliminaci klamavých světel dle mezinárodních standardů ICAO, které jsou součástí národního leteckého předpisu L-14, a

pravidla provozu letadel stanovená v koncové řízené oblasti TMA Praha tvoří dostatečné bariéry k eliminaci potenciálních rizik. Vizualní přiblížení a přistání na RWY 24L, při existenci dálničního okruhu představuje riziko v tolerovatelné oblasti.

Studie zároveň konstatuje, že i přes tuto skutečnost jsou ze světa známy případy, kdy k omylu při vizuálním přiblížení i přes veškeré zabezpečení došlo a letadla provedla přiblížení na jinou plochu v blízkosti dráhy. Ve všech známých případech se jednalo o pojezdovou dráhu.

Vzhledem ke skutečnosti, že část dálničního okruhu je u prahu RWY 24 L a vede téměř rovnoběžně, je doporučeno aplikovat dodatečné bariéry ke snížení rizika zaměřeného na možnost lepší identifikace RWY v okolním světelném prostředí. Optimálním se v tomto případě ukazuje používání přibližovací soustavy I. kategorie (ALS CAT I) ve všech případech snížené viditelnosti a zhoršených světelných podmínek namísto standardní jednoduché přibližovací soustavy (SALS). Světelný obrazec ALS CAT I je dostatečně výjimečný a nezaměnitelný a umožňuje jednoznačnou identifikaci RWY. Toto opatření je rovněž doporučováno dokumentem ICAO Annex 14 resp. jeho národní verzí L-14.

Ve vztahu k výše uvedeným závěrům je pro další přípravu záměru formulováno následující doporučení:

v rámci další přípravy záměru ve vztahu k minimalizaci rizik souvisejících s možností vizuálního přiblížení v souvislosti s bezpečnou identifikací RWY v okolním světelném prostředí zajistit používání přibližovací soustavy I. kategorie (ALS CAT I) ve všech případech snížené viditelnosti a zhoršených světelných podmínek namísto standardní jednoduché přibližovací soustavy (SALS); světelný obrazec ALS CAT I je dostatečně výjimečný a nezaměnitelný a umožňuje jednoznačnou identifikaci RWY

Vypořádání vyjádření veřejnosti k doplněné dokumentaci

Ing. Libor Hanus

1. Ve zdůvodnění potřeby záměru věta „Každá dopravní infrastruktura musí mít možnost rozšiřování, aby bylo možné zvyšování jejich výkonů v budoucnosti“ byla v hodnocení pominuta. Její obhajobu považujeme za precedentní důvod ke stavbám jakkoli poškozujícím životní prostředí. V tomto bodě dokumentace zcela selhala, neboť bez komentáře ponechala prioritu ekonomického cíle již v základním zdůvodnění záměru, zatímco cílem dokumentace má být posouzení vlivu záměru na životní prostředí, resp. jasné pojmenování případů, které již v záměru jasně deklarují bezohlednost vůči životnímu prostředí. Požadujeme doplnění dokumentace o posouzení výše uvedeného výroku.

2. Dokumentace neobsahuje limity provozu letiště, které by vyjadřovaly nepřekročitelné zatížení životního prostředí (v pojetí zpracovatele i zatížení hlukem). Tyto limity by měly respektovat zákonné požadavky na kvalitu životního prostředí (týká se významně emisí hluku, prachových částic - v současnosti již nad hygienickými limity), které vyjadřují obsah Listiny základní lidská práva a svobod (což např. možnost stanovení OHP zcela popírá):

- Vlastnictví zavazuje. Nesmí být zneužito na újmu práv druhých anebo v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy. Jeho výkon nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.
- Každý má právo na příznivé životní prostředí. Každý má právo na včasné a úplné informace o stavu životního prostředí a přírodních zdrojů.
- Při výkonu svých práv nikdo nesmí ohrožovat ani poškozovat životní prostředí, přírodní zdroje, druhové bohatství přírody a kulturní památky nad míru stanovenou zákonem.

3. V části dokumentace B.1.5 se uvádí, že „Zároveň bude vytvořena dostačující kapacita dráhového systému k optimalizaci příletových a odletových postupů, jejíž jediným cílem je snížení hlukové zátěže širšího okolí letiště Praha/Ruzyně“. Tento výrok je zcela v rozporu s ostatním textem, kde naplněním uváděného cíle je paradoxně zřízení OHP.

4. Dokumentace jako celek nesplňuje svůj účel - zpracovatel sám na několika místech prohlašuje, že hodnocení je zatíženo nejistotou vstupních podkladů, že potřebné vstupní údaje neměl k dispozici, že např. synergie hluku nemá metodiku hodnocení, nebo že vliv hluku nelze posoudit vůbec.

5. Dokumentace uvádí nepravdivé údaje, např. o shodě na hranicích OHP mezi dotčenými obcemi a letištěm.

6. Dokumentace opomíjí přítomnost téměř 25000 lidí na ČZU, kteří by zde přesně pod osou přistávací dráhy byli zatíženi podle uváděných počtů pohybů ve špičkách 78 lety za hodinu.

7. Vyhlášení OHP je v rozporu se stávajícím i navrhovaným územním plánem, který většinu plochy OHP označuje jako obytnou s volnými za stavitelnými plochami. OHP ze zákonných důvodů neumožňuje obytnou zástavbu zejm. z důvodu neřešitelnosti ochrany před hlukem v chráněném venkovním prostoru staveb.

8. OHP je nepřijatelné i z důvodu, že omezuje výkon vlastnického práva k nemovitostem na jeho území (Listina zákl. práv a svobod: Vlastnické právo všech vlastníků má stejný zákonný obsah a ochranu) vlivem nadměrného hluku. V důsledku této skutečnosti jsou vlastníci nemovitostí v OHP připraveni o část hodnoty svého majetku.

Vypořádání:

K bodu 1 Věta „Každá dopravní infrastruktura musí mít možnost rozšiřování, aby bylo možné zvyšování jejich výkonů v budoucnosti“ je součástí povinné kap. B.1.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění. Nijak se nepromítá do posouzení vlivů na životní prostředí. Do posouzení vstupují maximální (cílové) kapacity.

K bodu 2. viz typická připomínka č. 1

K bodu 3. Cílem optimalizace příletových a odletových postupů je snížení hlukové zátěže širšího okolí letiště Praha/Ruzyně. Zřízení OHP je povinností vyplývající z legislativy.

K bodu 4. Každé hodnocení (zejména dosud neexistujících vlivů) je zatíženo určitou mírou nejistoty a zpracovatel dokumentace na to správně upozorňuje.

K bodu 5. Dokumentace uvádí údaje o snaze oznamovatele o shodu na hranicích OHP mezi dotčenými obcemi a letišťem.

K bodu 6. viz typická připomínka č. 2

K bodu 7. Povinnost vyhlášení OHP vyplývá ze zákona.

K bodu 8. Povinnost vyhlášení OHP vyplývá ze zákona. Podobněji uvedenou problematiku řeší příloha č. 28 dokumentace - Studie vlivu vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště Praha/Ruzyně na rozvoj území a cenu nemovitostí. Tato studie uvedené tvrzení nepotvrzuje.

Ing. Petr Bezděk, CSc.

1. Omyl při propočtu vlivů na rozvoj a cenu nemovitosti, kdy do studie (p 28) je zahrnuta „Praha 6“, kterou v oceňovacích podkladech reprezentují katastrální území Břevnov, Dejvice a Sřešovice.

Hlukem dotčená katastrální území (Lysolaje, Nebušice, Přední Kopanina, Suchdol a Sedlec) jsou v oceňovacích podkladech vedeny jako Praha 21. Platí, že s rozvojem provozu letiště Praha klesá koeficient prodejnosti nemovitostí (objektů pro bydlení, bytů a pozemků). Za posledních 10 let v návaznosti na tuto skutečnost klesl koeficient prodejnosti (viz. přílohu č. 33 oceňovacích vyhlášek MF ČR) postupně až o 50 %.

2. Ve studii předpokládaný vývoj počtu obyvatel se nekryje s územím, které má být hlukem dotčeno nejvíce (Praha 21)

3. Obsah dokumentace nekoresponduje se sborníkem stanovisek veřejného ochránce práv (zpracoval kolektiv autorů jako publikaci HLUKOVÁ ZÁTĚŽ)

4. „Výměna oken“ je pro eliminaci hluku účinná jen 1/3 roku při otevření okna - v létě, na jaře, na podzim a při běžném větrání je naprosto neúčinná.

5. Dokumentace nezobrazuje vlivy dalších zdrojů hluku (kumulovanou hlukovou zátěž).

V souvislosti s výše citovanými zjištěními se jeví jako účelné posuzovanou dokumentaci přepracovat.

Vypořádání:

K bodu 1 a 2 - viz vypořádání typické připomínky č. 13

K bodu 3 – Obsah dokumentace je v souladu s požadavky zák. č. 100/2001 Sb., respektuje požadavky ze Sborníku stanovisek veřejného ochránce práv HLUKOVÁ ZÁTĚŽ, kap. VII.2. Letiště.

K bodu 4 - Provedení protihlukových opatření musí být řešeno na základě odborného posudku dle legislativy.

5. Dokumentace se podrobně zabývá dalšími zdroji hluku – silniční a železniční dopravou. V příloze 20 Dokumentace, je popsána možnost hodnocení synergických účinků hluku, na str. 28 je uveden graf, který podrobně ilustruje synergické působení hluku z leteckého provozu a silniční dopravy. Zároveň je uvedeno, že z hlediska odborného posouzení vlivu hluku na zdraví z dopravy není uplatňováno v legislativě České republiky tzv. synergické posouzení vlivu hluku z více dopravních zdrojů.

To, že není k dispozici žádná závazná metodika pro synergické posouzení vlivů hluku z různých zdrojů vyjádřené jedním číslem není chybou ani opomenutím posouzení.

Ing. Lenka Bošková

1. Dokumentace Studie vlivu vyhlášení ochranného hlukového pásma Letiště Praha - Ruzyně na rozvoj území a cenu nemovitosti nastiňuje vývoj v dotčených obcích do roku 2020. Výchozí data některých obcí však nekorespondují s jejich současným vývojem a jsou účelově podhodnoceny. Dokument vykazuje početní chyby, které zkreslují interpretaci studie. Vliv letiště na zvolené území je založen primárně na SWOT analýze, ve které je stavba Letiště většinou hodnocena v oblasti Příležitosti nebo Silné stránky. SWOT analýza však v tomto podání nepředstavuje objektivní studii, která by byla umožňovala zhodnotit vliv stavby nové paralelní dráhy na kvalitu života v dotčených obcích. Ke studii je připojena analýza ceny pozemků, která není podložena srovnáním s lokalitami podobné úrovně, u kterých není předpoklad omezení vlastnických práv z důvodu vyhlášení hlukového pásma. Výše uvedené důvody rozvádím na případu obce Svárov varianta střední, která je ve studii označována jako nejčastější. Obec Svárov byla nově přidána do hlukového pásma oproti stávající studii, a proto by její údaje měly nejvíce reflektovat skutečnou situaci. Tyto připomínky jsou však shodné pro veškeré dotčené obce.

i. Podhodnocení vstupních parametrů

Studie vychází z údajů zveřejněných k 1.1.2000. Vývoj v obcích je následně modelován podle matematického modelu. Stav k 31.12.2009 již dokazuje, že použitý matematický model podhodnotil některé charakteristiky. Dle výše zmíněného modelu má být počet bytových jednotek (rodinný dům či byt) v obci Svárov do konce r. 2013 158 (2020 186). K 31.12.2009 je počet dostavených domů 174, přičemž dochází k dalšímu rozvoji obce. Vzhledem k tomu, že na základě těchto údajů je projektován i počet obyvatel k roku 2013 457 a 2020 575 je zde značný předpoklad podhodnocení vstupních parametrů s možným cílem zmírnění skutečných vlivů hluku na tuto oblast.

V bodu 2.3. projekce počtu obyvatel podle rozvojových ploch z územně plánovací dokumentace obcí se uvádí: „V obcích, které v současné době nemají schválený územní plán (Svárov a Malé Kyšice) byl počet obyvatel převzat z projekce počtu obyvatel vycházejícího z demografických údajů, a to hodnota dle vysoké varianty (viz Tabulka č. 2 a 5), současně byl proveden i cíleně zaměřený průzkum na vydaná územní rozhodnutí, který by mohl prognózovaný počet obyvatel ovlivnit. Tento průzkum však prokázal pouze jedinou chystanou investici v obci Malé Kyšice - projekt 6ti rodinných domků „Gardenpark“ (přírůstek cca 20 obyvatel), který prognózovaný počet obyvatel neovlivní.“ Od 13.5.2009 je na stránkách obce Svárov veřejně přístupný návrh územního plánu, který předpokládá výrazné rozšíření obce. Tento bod dokazuje, že ke zkoumání jakýchkoliv vydaných jednání zastupitelstev nedošlo. Při jejich zkoumání by totiž musel být výrazným způsobem přehodnocen počet obyvatel ve Svárově a tedy i vliv na něj.

ii. Nepřesně uvedená tvrzení

Bod 4.2. zcela mylně informuje, že: „Důsledky realizace výstavby nové paralelní dráhy jsou, v rámci přípravných prací, projednávány se zástupci jednotlivých obcí. Územně plánovací dokumentace, její změny a příprava návrhů nových územních plánů by měla zohledňovat ve všech navrhovaných funkcích vlivy rozvoje letiště a ochranných hlukových pásem.“ Zpracovatel záměrně uvádí úřady, občany a ostatní účastníky řízení v omyl tvrzením, že navržené OHP je výsledek dohody s obcemi a v souladu s územními plány. Nebylo těžké si u zástupců obcí zjistit, že to není pravda. Většina obcí po celou dobu vyjadřuje kategorický nesouhlas s OHP. Tvrzení, že OHP je v souladu s územními plány, je též nepravdivé.

iii. Početní nesprávnosti

Předkládaná studie by měla být řádně překontrolována, jakožto dokument na základě něž budou posuzovány osudy několika desítek tisíc obyvatel. Není tedy přípustné, aby takový dokument obsahoval početní chyby, které svědčí o nekvalitnosti provedené práce. Tabulka číslo 7 ukazuje, že stav bytů k roku 2013 má být v obci Svárov 2 a k roku 2020 3. Zároveň však v tabulce 12 uvádí, že počet bytů mezi roky 2013 a 2020 se má zvednout o 0 bytů. Překvapivě daná početní chyba opět podhodnocuje počet bytů ve Svárově.

iv. Zahrnutí obce Svárov do prováděných šetření

Obec Svárov jakožto obec, která má být nově přiřazena do OHP, by měla být zahrnuta do veškerých měření prováděných pro tuto studii. V bodu 3.21 Metodika vyhodnocení intenzity rozvoje území není obec Svárov uvedena. Z čehož předpokládám, že pro posouzení výše uvedených vlivů nebylo s počtem jejích obyvatel počítáno.

v. SWOT analýza

Vliv nové dráhy je posouzen pouze pomocí vypracování modelu tzv. SWOT analýzy. Dle předložených částí však není analýza podložena empirickými důkazy, pouze tvrzeními. Její kvalita je odpovídající seminární práci. Zpracovatel záměrně uvádí Letiště především na stranu silných stránek a příležitostí a vynechává řadu slabých stránek a hrozeb, které stavba nové dráhy přinese. Jako slabé stránky a hrozby, pak uvádí řadu nepodstatných či méně podstatných bodů, které pouze opticky zvyšují počet negativ s cílem, uvést čtenáře v omyl, že bydlení v těchto lokalitách je i bez nové dráhy značně nekomfortní a dráha by

představovala pouze jednu drobnou zátěž vzhledem k množství ostatních vyčíslených negativ. U provedené SWOT analýzy si čtenář chvílemi není jist, zda SWOT analýza je provedena z obecného pohledu a nebo z úhlu předkladatele, celá analýza se stává velmi nepřehlednou a chaotickou (blíže Viz. jednotlivé posuzované parametry v oblasti bydlení). Dále uvádím pouze několik příkladů nesprávně zpracované analýzy. Dané body nepředstavují konečný výčet pouze několik případů dokazujících neobjektivnost analýzy.

Bydlení

- Silné stránky:

- je uvedeno, že „stavba nové dráhy přinese velký rozsah a příznivá struktura pracovních příležitosti v prostoru letiště.“ Studie však neobsahuje jakoukoliv sociologickou studii, která by dokazovala, že výstavba nové dráhy bude přínosná pro danou strukturu obyvatelstva.
- Je uvedeno – „Stoupající tendence počtu obyvatel vně i uvnitř vyhlášeného OHP.“ Daný bod účelově neporovnává, jak dochází k nárůstu obyvatel uvnitř i vně nejen v důsledku vyhlášeného OHP, ale především vzhledem k aktuální hlukové zátěži.
- Je uvedeno – „v územích vyhlášení OHP nemělo na přírůstky, úbytky migrací podstatný vliv“ - daný bod je opět konstatován jako fakt, neobsahuje však srovnání, o kolik došlo k navýšení přírůstku v porovnání s ostatními obcemi, které nejsou hlukem z letadel zatíženy.

- Slabé stránky:

- Negativní vliv zvýšení hluku se omezuje na 1 bod: „nově vyhlášené OHP bude zasahovat větší území (resp. počet bytů).“ Přičemž se předkladatel snaží o sáhodlouhé vyčtení ostatních negativ bydlení v těchto lokalitách (často nepodstatných) a záměrně nerozvádí vliv letiště. Jedná se především - o zhoršení kvality bydlení ve všech uvedených lokalitách. Možné snížení hodnoty nemovitostí (viz. Samostatný bod dále). Možné důsledky na zdravotní stav obyvatelstva z důvodu vysoké hladiny hluku. Omezení vlastnických práv (ke všem novým kolaudačním řízením bude nutný souhlas předkladatele).

- Příležitosti - v příležitostech je uvedena řada bodů, které jsou spíše negativy, či jejichž vliv je diskutabilní

- Předkladatel uvádí, že stavba přinese „větší prostor pro komunikaci s obyvateli na území nově vyhlášeného OHP“. Tento bod jasně uvádí, že studie je částečně tvořena se strany obcí a částečně ze strany Letiště. Většina obcí (vzhledem k množství podaných stížností) si nepřeje vyhlášení OHP a vyhlášení OHP zlepšuje pouze vyjednávací pozici předkladatele, který bude moci rozhodovat o vlastnických právech občanů z dotčených obcí, zároveň znemožní občanům si stěžovat na hladinu hluku.
- Vznik nových pracovních míst jak přímo na letišti, tak v navazující komerční výstavbě - větší stabilizace obyvatel (méně dojíždění, rozvoj sociální infrastruktury a služeb). Dle této studie bude výstavbou paralelní dráhy dotčeno více než 50.000 obyvatel. Nárůst pracovních příležitostí vlivem této stavby je vzhledem k množství postižených minimální.

- Hrozby

- Předkladatel uvádí, následující hrozbu: „zvýšením počtu obyvatel v prostoru OHP může znamenat pravděpodobnost vzniku dalších občanských aktivit, které nebudou souhlasit se stavebními aktivitami jak při výstavbě dráhy, tak při stavbách navazujících (infrastruktura, komerční objekty).“ Daný bod je zcela účelový, stejně tak by daný bod mohl být v příležitostech. Zároveň nijak nesouvisí s vlivem stavby paralelní dráhy na bydlení obyvatel.

Výroba a logistika

Studie předkládá, že zvýšení provozu letiště dává prostor pro nová logistická centra. Zároveň však neuvádí, že v důsledku zanesení nového OHP se znemožní výstavba nových logistických centrech, protože již v nich nebude schopno dodržet hlukový limit. Daný bod tedy neodpovídá skutečnosti.

Závěr

Na základě této SWOT analýzy byl učiněn závěr, že stavba paralelní dráhy bude mít převážně samé kladné stránky, přičemž ke slabým stránkám patří pouze, že nově vyhlášené OHP bude zasahovat větší území (resp.počet obyvatel a bytů). SWOT analýza měla zhodnotit vlivy stavby paralelní dráhy na rozvoj území a ceny nemovitostí. Výše uvedené argumentace dokládají, že SWOT analýza vykazuje velké množství nepřesností, které výrazným způsobem zkreslují závěr. Zároveň je SWOT analýza pro tento případ naprosto nevhodná, protože není podložena empirickými údaji.

vi. Pokles ceny hodnoty nemovitostí

Předkladatel srovnává ceny pozemků před a po vyhlášení stávajícího hlukového pásma. Vzhledem k tomu, že v době schvalování 1. hlukového pásma občané netušili, k jak velkému zatížení hlukem budou jejich obce vystaveny, nemohlo se projevit vyhlášení hlukového pásma ani razantním poklesem cen pozemků, zvláště pokud se cena pozemků na území celé české republiky od vyhlášení 1. hlukového pásma výrazně navýšila. Studie se záměrně vyhýbá srovnáním cen pozemků před a po vyhlášení hlukového pásma na dalších mezinárodních letištích a rozdílnému vývoji cen pozemků a především nemovitostí v oblasti zasažené hlukem a mimo oblasti zasažené hlukem. Toto srovnání by vedlo k závěrům, že zvýšení hlukové zátěže povede k poklesu ceny nejen u pozemků ale i u postavených nemovitostí.

2. Zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí na dopracování dokumentace (viz č. j. 21550/ENV/06), ani oprávněné připomínky dotčených obyvatel, obcí, městských částí a občanských sdružení k předchozí dokumentaci (dokumentace 2007).

3. Dokumentace neobsahuje údaj o kapacitě záměru ani jiné informace o konečném rozsahu letiště Praha Ruzyně, a je proto z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. i nadále neposuzovatelná. Provozovatel ruzyňského letiště, společnost Letiště Praha, a.s., v rámci procesu EIA od roku 2005 potřeby zatajil veřejnosti i úřadům, jak velké letiště plánuje vybudovat (oznámení záměru 2005, dokumentace 2007, dokumentace 2009).

4. Nebyla posouzena únosnost záměru z hlediska jeho vlivu na zdraví současných ani budoucích obyvatel.

- 5. Dokumentace nerespektuje doporučení WHO** na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem.
- 6.** Dokumentace a ani jiné doklady **neobsahují konkrétní závazné omezení nočního provozu.**
- 7. Nesouhlasím s navrhovaným rozšířením ochranného hlukového pásma** na území se stávající obytnou zástavbou, které umožní neomezené překračování hlukových limitů
- 8. Záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací,** představuje dopravní stavbu nadmístního významu, která způsobí trvalé překročení zákonných hygienických limitů hluku v území vymezeném jako obytné, bez vyznačení jakýchkoliv negativních vlivů a omezení v platném územním plánu.
- 9.** I z chybné dokumentace záměru zpracované bez variant na základě neúplných a podhodnocených podkladů (např. nezahrnutí území Lysolají a Sedlce, podhodnocené stavy obyvatel,...) jednoznačně vyplývá, že **záměr by způsobil překročení hygienických limitů hluku** na územích se stávající obytnou zástavbou.
- 10.** Dokumentace se vůbec nezabývá stavem **životního prostředí po roce 2020, které by se vlivem záměru nepochybně dále zhoršovalo** a letecký hluk by tak dlouhodobě **ohrožoval zdraví obyvatel,** žijících v okolí letiště.

Vypořádání:

K bodu 1 – viz vypořádání typické připomínky č. 13.

K bodu 2 - viz vypořádání typických připomínek č. 1, 2, 4, 12.

K bodu 3 - viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K bodu 4 – bylo provedeno v rámci posouzení zdravotních rizik dle legislativy a závazných metodik. - viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu 5 - uvedená doporučení WHO se vztahují k umístování nových letišť a nové obytné zástavby. Uvažovaný záměr nepředstavuje realizaci nového letiště, ale rozšíření dráhového systému o novou dráhu z části umístěnou v prostorech stávajících drah, zčásti na pozemcích určených územním plánem jako plochy pro dopravu – letiště s přímou návazností na stávající plochy letiště. Zároveň s uvedením nové paralelní dráhy do provozu je stanoveno podmínkou návrhu stanoviska zásadní omezení provozu na stávající dráze.

K bodu 6 – Návrh stanoviska příslušného úřadu obsahuje konkrétní závazné omezení nočního provozu.

K bodu 7 - viz vypořádání typické připomínky č. 2.

K bodu 8 - viz vypořádání typické připomínky č. 7.

K bodu 9 - viz vypořádání typické připomínky č. 2.

K bodu 10 - viz vypořádání typické připomínky č. 1.

Ing. Petr Hlávka

1. Předložená dokumentace není korektní. Zásadně všechna tvrzení jsou jednostranná ve prospěch výstavby nové paralelní dráhy. Není v ní uveden ani jeden případ, který by uváděl objektivní informace ve prospěch obyvatel celého severu Prahy a dotčených obyvatel Středočeského kraje. Nová dráha tím, že se přiblíží k hustě obydleným oblastem Prahy při současném podstatném zvýšení pohybu letadel, ohrozí jejich zdraví. Dokumentace zlehčuje vliv zvýšeného leteckého provozu na kvalitu ovzduší a to ve všech sledovaných anorganických znečištěninách. Zejména to platí i pro PM10 a to proto, že převládající větry jdou od letiště na Prahu. Suspendované částice PM10 mají významné zdravotní důsledky, které se projevují již při velmi nízkých koncentracích bez zřejmé spodní hranice bezpečné koncentrace. Může tak dojít u obyvatel Prahy k dalšímu snížení imunity, zvýšení zánětlivých onemocnění plic, k nebezpečí rakoviny plic a kardiovaskulárních chorob. Je neuvěřitelné, že se dokumentace v této souvislosti podrobně nezabývá vlivem zvýšeného znečištění ovzduší na děti předškolního a školního věku a studenty.

2. S tím úzce souvisí i skutečnost, že předložená dokumentace neobsahuje informace o konečném rozsahu provozu letiště. Nelze korektně uvádět výpočty související s kvalitou ovzduší, když, a to zřejmě zcela záměrně, dokumentace zamlčuje, jak velké letiště plánuje společnost Letiště Praha vybudovat. Tato dokumentace proto odporuje zákonu č. 100/2001 Sb. a i toho důvodu ji nelze posoudit v rámci procesu EIA.

3. Nesouhlasím s navrhovaným rozšířením ochranného hlukového pásma na území se stávající hustou obytnou zástavbou, která umožní neomezené překročení hlukových limitů. Ohrazuji se proti pojetí a výkladu účelu ochranného hlukového pásma uvedeného v této dokumentaci. Cituji: „Účelem ochranného hlukového pásma je regulovat využití území v okolí letiště, omezit nárůst počtu osob vystavených nadměrnému hluku z leteckého provozu a regulovat neuváženou výstavbu v blízkém okolí a omezit tak riziko budoucích konfliktů.“ Podotýkám, že není vytrženo z kontextu. Při pohledu na navrhované nové hlukové pásmo související i s navrhovanou další letovou dráhou a obsahující hustou bytovou zástavbu nebudu toto komentovat. Zvážím, koho požádám o komentář.

4. V dokumentaci jsou chybně a zřejmě zcela záměrně podhodnoceny stavy obyvatel. Dokonce chybí celá samostatná městská část Prahy Lysolaje a území Sedlce. Přesné údaje o počtu obyvatel a konečném rozsahu provozu letiště, a tím létajících letadel, by způsobily překročení limitů hluku.

5. Osa plánované varianty i silničního okruhu je souběžná s prodlouženou osou plánované paralelní dráhy. Žádné odpovědné technické řešení, s výjimkou zakrytí inkriminovaného úseku rychlostní komunikace, nemůže zabránit při značně snížené viditelnosti mylnému přistání na komunikaci.

6. Záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací. Dokumentace se dále nevypořádala dostatečně se zásadní podmínkou Ministerstva životního prostředí prověřit a doložit variantu přeměny stávajícího letiště v Praze Ruzyni na letiště městské ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ESL. V této souvislosti je zapotřebí uvést, že letiště Praha Ruzyně je umístěno v intravilánu města Prahy, v klidové části města a ve

vzdálenosti od jeho centra (Staroměstské náměstí) vzdušnou čarou pouze necelých 10 km (přesně 9,7km).

Společnost Letiště Praha srovnává a odvolává se na podobnost letiště v Ruzyni s Vídeňským letišťem Schwechat. Toto letiště je ve vzdálenosti od centra Vidné více jak 19 km.

Součástí dokumentace je dopis z roku 2008 generálního ředitele (tehdy ještě Správy Letiště Praha, s.p.) pana ing. Miroslava Dvořáka, kde uvádí k jednotlivým bodům Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2002/30/ESL m.j., že letiště Praha Ruzyně nemá specifické problémy s hlukem a dále že není letiště umístěno ve středu velké městské aglomerace. K tomu je zapotřebí dodat, porovnáním s jednotlivými letišti v Evropě a zejména s těmi, která uvádí směrnice, jako letiště městská, že to je zavádějící tvrzení. Městská Letiště, např. London City Airport je vzdáleno od centra Londýna cca 13 km, samozřejmě, jak sděluje pan generální ředitel, mají jen jednu dráhu, ale tu má letiště v Ruzyni také.

Pro doplnění vzdálenosti od centra města u některých dalších zmíněných letišť Letiště Frankfurt přes 15 km, Berlin Schönefeld přes 18 km.

7. Dokumentace v přiložené Studii vlivu vyhlášení ochranného hlukového na cenu nemovitostí neuvádí skutečnosti. Už dnes klesly ceny nemovitostí v důsledku záměru rozšíření letiště o další vzletovou a přistávací dráhu a navrhovaným rozšířeným hranicím ochranného hlukového pásma min. o 20%, v některých případech (např. v Nebušicích) i o 50%. Tímto je dokumentace rovněž v rozporu se zákonem 100/2001 Sb.

Vzhledem k výše uvedenému požadují, aby Ministerstvo životního prostředí vydalo k realizaci záměru výstavby paralelní RWY 06R/24L Letiště Praha Ruzyně nesouhlasné stanovisko.

Vypořádání:

1. Dokumentace řeší podrobně vlivy na ovzduší v několika rozptylových studiích a v následném posouzení zdravotních rizik. Všechny rozptylové studie vycházejí ze stabilitní větrné růžice vytvořené ČHMÚ na základě dlouhodobých pozorování v souladu s příslušnou závaznou metodikou. Viz vypořádání typické připomínky č. 15.

Dále je možno uvést, že vlivům PM_{10} a $PM_{2,5}$ je v hodnocení zdravotních rizik imisní věnována maximální pozornost, k hodnocení jsou využity aktuální podklady a metodika, která dosud není v ČR běžně používána (např. výpočet let ztraceného života) a jsou hodnoceny vlivy na nemocnost právě u nejcitlivější části populace – tj. děti předškolního a školního věku a děti i dospělí trpící astmatem.

2. Viz vypořádání typické připomínky č. 1

3. Viz vypořádání typické připomínky č. 2

4. Hluková studie samozřejmě zohledňuje prostor Sedlece i Lysolaj, v rámci Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví byly tyto lokality doplněny i do této části.

5. Tato problematika je podrobně řešena v dokumentaci v kap. Posouzení rizik možné záměny RWY 06R/24L a dálničního okruhu kolem Prahy při přistání na RWY, kde se v závěru konstatuje:

Standardní postupy pro světelné značení drah a eliminaci klamavých světél dle mezinárodních standardů ICAO, které jsou součástí národního leteckého předpisu L-14, a pravidla provozu letadel stanovená v koncové řízené oblasti TMA Praha tvoří dostatečné bariéry k eliminaci potenciálních rizik. Vizualní přiblížení a přistání na RWY 24L, při existenci dálničního okruhu představuje riziko v tolerovatelné oblasti.

Studie zároveň konstatuje, že i přes tuto skutečnost jsou ze světa známy případy, kdy k omylu při vizuálním přiblížení i přes veškeré zabezpečení došlo a letadla provedla přiblížení na jinou plochu v blízkosti dráhy. Ve všech známých případech se jednalo o pojezdovou dráhu.

Vzhledem ke skutečnosti, že část dálničního okruhu je u prahu RWY 24 L a vede téměř rovnoběžně, je doporučeno aplikovat dodatečné bariéry ke snížení rizika zaměřeného na možnost lepší identifikace RWY v okolním světelném prostředí. Optimálním se v tomto případě ukazuje používání přibližovací soustavy I. kategorie (ALS CAT I) ve všech případech snížené viditelnosti a zhoršených světelných podmínek namísto standardní jednoduché přibližovací soustavy (SALS). Světelný obrazec ALS CAT I je dostatečně výjimečný a nezaměnitelný a umožňuje jednoznačnou identifikaci RWY. Toto opatření je rovněž doporučováno dokumentem ICAO Annex 14 resp. jeho národní verzí L-14.

Ve vztahu k výše uvedeným závěrům je pro další přípravu záměru formulováno následující doporučení:

v rámci další přípravy záměru ve vztahu k minimalizaci rizik souvisejících s možností vizuálního přiblížení v souvislosti s bezpečnou identifikací RWY v okolním světelném prostředí zajistit používání přibližovací soustavy I. kategorie (ALS CAT I) ve všech případech snížené viditelnosti a zhoršených světelných podmínek namísto standardní jednoduché přibližovací soustavy (SALS); světelný obrazec ALS CAT I je dostatečně výjimečný a nezaměnitelný a umožňuje jednoznačnou identifikaci RWY

6. Viz vypořádání typické připomínky č. 7.

7. Viz vypořádání typické připomínky č. 13.

Ing. Marie Hrdinková

- Letiště rozhodně nesplnilo v dopracované dokumentaci EIA požadavky MŽP vyplývající ze zákona i z připomínek dotčených obyvatel a jejich představitelů
- trvale odmítá jakékoliv omezení leteckého provozu, noční provoz není nadále závazně omezen
- odmítlo stanovit maximální únosné zatížení zdraví obyvatel v okolí letiště
- předložilo zcela chybné a zavádějící hodnocení vlivů leteckého provozu na zdraví obyvatel

Zejména pak např. zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky MŽP na dopracování dokumentace, dokumentace neobsahuje údaj o kapacitě záměru ani jiné informace o konečném rozsahu letiště Praha Ruzyně, a je proto z hlediska zákona 100/2001 Sb. neposuzovatelná, nebyla posouzena únosnost záměru z hlediska jeho vlivu na zdraví

současných a budoucích obyvatel, dokumentace nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem.

Dále neobsahuje konkrétní závazné omezení nočního provozu. Ochranné hlukové pásmo se má rozšířit nad stávající obytnou zástavbu včetně areálů ČZU a ústavů akademie věd. Záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací, záměr by způsobil překročení hygienických limitů hluku na územích se stávající obytnou zástavbou.

Dokumentace se vůbec nezabývá stavem ŽP po roce 2020, který by se vlivem leteckého provozu dále zhoršoval.

Proto navrhuji žádat o vydání nesouhlasného stanoviska k realizaci tohoto záměru resp. záměru Letiště Praha a.s.

Vypořádání:

Připomínky ke stanovení max. kapacity a omezení nočního provozu jsou vypořádány rámci vypořádání typické připomínky č. 1.

Problematika ochranného hlukového pásma je řešena v rámci vypořádání typické připomínky č. 2.

Ing. Ondřej Imlauf, Lucie Ballová

1) Zásadně nesouhlasím se záměrem výstavby paralelní dráhy a navýšením leteckého provozu na letišti v Praze Ruzyni. Realizací záměru dojde k výraznému zhoršení životního prostředí v dotčených obcích a městských částí, které jsou již v současné době významně vystaveny negativním účinkům hluku z letecké dopravy. Záměr zcela jednoznačně negativně ovlivní hustě obydlené území okraje hl. města Prahy, kde jsou již nyní překračovány zákonné hygienické limity, což považuji za nepřijatelné!

Záměr navíc bezohledně devastuje nejen vnější životní prostředí, ale i vnitřní prostředí obytných budov.

2) Předložená dokumentace je nedostatečně zpracovaná, nerespektuje veškeré požadavky MŽP uvedené v závěru zjišťovacího řízení (ZZŘ) a je z ní patrná snaha za každou cenu obhájit navrhované řešení.

Upozorňuji v této souvislosti alespoň na některé oblasti, ve kterých shledávám nedostatky zpracované dokumentace:

Zpracovatel dokumentace nerespektoval podmínku č. 1 ze ZZŘ - zejména jednoznačně nestanovil MAXIMÁLNÍ kapacitu a limity záměru, ke kterému je třeba vztahovat celé posouzení vlivů záměru na životní prostředí, tzn. vyhodnotit maximální možný rozvoj letiště!

- Kapitola B.I.5 dokumentace není zpracována v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Dle zákona musí tato kapitola mimo jiné obsahovat „přehled zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí“. Zpracovatel dokumentace se touto problematikou vůbec nezabýval a svévolně si kapitolu upravil pouze na „Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění“. Varianty záměru tak v dokumentaci nejsou řešeny, což je zároveň v rozporu s podmínkou č. 2 ZZŘ.

- Nedostatečně zpracovaná kapitola B.I.4 dokumentace ve vztahu ke kumulaci s jinými záměry. Autor dokumentace se nevypořádal se synergickými vlivy hluku ostatních připravovaných dopravních staveb v okolí - jako občan Suchdola vnímám největší obavy ze synergického vlivu letecké dopravy a plánovaného silničního okruhu kolem Prahy ve variantě „J“. Domnívám se, že vzhledem k tomu, že proces EIA k záměru Silniční okruh kolem Prahy (stavba 518) již proběhl a bylo vydáno stanovisko, mělo by být posouzení synergických vlivů těchto dvou staveb provedeno v rámci nyní projednávaného procesu EIA.
- Za velmi alarmující a v dokumentaci nedostatečně vypořádanou považuji rovněž otázku bezpečnosti provozu na navrhované dráze, neboť z předložené dokumentace vyplývá reálná možnost záměny dráhy při přistání letadel se silničním okruhem kolem Prahy ve variantě „J“! V případě realizace paralelní dráhy a pražského okruhu budou občané ohroženi nejen emisemi ze samotné dopravy, ale přibude ještě reálná hrozba leteckých či dopravních nehod (jedná se nejen o možnost záměny dráhy za SOKP za špatné viditelnosti, ale rovněž i dopravní rizika vyplývající z realizace plánovaného mostu SOKP přes Vltavu a tunelu v oblasti Suchdola). S ohledem na výše uvedené požaduji provést seriózní synergické posouzení vlivů nové paralelní dráhy a SOKP! V dokumentaci EIA je k této problematice uvedeno, že „vzájemně jsou obě stavby koordinovány na základě několika předchozích studií a koordinačních jednání“ Zmiňované studie však nejsou součástí dokumentace ani nejsou blíže specifikovány.
- Dle vyhlášky č. 503/2006 Sb. nebude možno do lokalit nadlimitně zatížených hlukem vůbec umísťovat novou obytnou zástavbu, resp. že žádost o vydání ÚR o umístění stavby nebo o změně stavby bude muset obsahovat „návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí“, což je dle Ing. Potužníkové v případě leteckého provozu prakticky nereálné! Stavba by tak sebou přinesla prakticky umrtvení dotčených obcí a městských částí!
- Dokumentace bagatelizuje počet hlukem zasažených osob a celých městských částí. Dokumentace se vůbec nezabývá tisíci studenty České zemědělské univerzity na Suchdole (nejen těmi, co bydlí na kolejích, ale rovněž i studenty prezenčních studií, kteří se v areálu ČZU pravidelně pohybují). Dokumentace nezahrnuje posouzení území Lysolaj a Sedlce.
- Nesouhlasím se závěrem dokumentace, že limity hluku nejsou stanoveny jako limity znečištění životního prostředí, ale jako limity, při kterých může dojít k ohrožení zdraví, nikoliv k poškození životního prostředí a že překročení hlukových limitů, protože se řeší podle zvláštních předpisů Ministerstva zdravotnictví na ochranu veřejného zdraví, nelze zahrnovat do poškozování životního prostředí. Vzhledem k tomu, účelem procesu posuzování vlivů na životní prostředí je posuzování vlivů nejen na životní prostředí, ale také na veřejně zdraví, považuji takto formulovaný závěr za účelný a zavádějící.

Dokumentace se snaží velmi nepřesvědčivě prokázat potřebnost této megalomanské stavby pro společnost. Skutečným důvodem realizace záměru je však dle mého názoru hmotný zisk investora na úkor zdraví a kvality života občanů a ochrany přírody. Věřím v této souvislosti v objektivnost MŽP a zpracovatele posudku EIA a požaduji vydat k záměru nesouhlasné stanovisko.

Vypořádání:

1) Viz vypořádání typické připomínky č. 1 a 2.

2) Ke stanovení maximální kapacity – viz vypořádání typické připomínky č. 1

- „přehled zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí“ je obsažen v kapitole E. porovnání variant řešení záměru dokumentace.
- Posouzení vlivu vlivů hluku plánovaného silničního okruhu kolem Prahy ve variantě „J“ (stavba 518) bylo provedeno a je popsáno jak v textu dokumentace, tak především podrobně v rozsáhlé příloze č. 18. Letiště Praha Ruzyně – hluk ze silniční dopravy. Posouzení bylo provedeno pro silniční dopravu formou hlukových map a ukazatelem hodnocení fasád pro oblasti: Pavlov, Jeneč, Hostivice, blízké okolí letiště Praha/Ruzyně, tj. lokality Na Padesátníku, Přední Kopanina, Liboc, Na Dědině, Tuchoměřice a Kněžves, Nebušice, Horoměřice a Suchdol. Výsledky jsou pak součástí komplexního Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví
- K možnosti záměny dráhy při přistání letadel se silničním okruhem kolem Prahy ve variantě „J“. Tato problematika je podrobně řešena v dokumentaci v kap. Posouzení rizik možné záměny RWY 06R/24L a dálničního okruhu kolem Prahy při přistání na RWY, kde se v závěru konstatuje:

Standardní postupy pro světelné značení drah a eliminaci klamavých světel dle mezinárodních standardů ICAO, které jsou součástí národního leteckého předpisu L-14, a pravidla provozu letadel stanovená v koncové řízené oblasti TMA Praha tvoří dostatečné bariéry k eliminaci potenciálních rizik. Vizualní přiblížení a přistání na RWY 24L, při existenci dálničního okruhu představuje riziko v tolerovatelné oblasti.

Studie zároveň konstatuje, že i přes tuto skutečnost jsou ze světa známy případy, kdy k omylu při vizuálním přiblížení i přes veškeré zabezpečení došlo a letadla provedla přiblížení na jinou plochu v blízkosti dráhy. Ve všech známých případech se jednalo o pojezdovou dráhu.

Vzhledem ke skutečnosti, že část dálničního okruhu je u Prahy RWY 24 L a vede téměř rovnoběžně, je doporučeno aplikovat dodatečné bariéry ke snížení rizika zaměřeného na možnost lepší identifikace RWY v okolním světelném prostředí. Optimálním se v tomto případě ukazuje používání přibližovací soustavy I. kategorie (ALS CAT I) ve všech případech snížené viditelnosti a zhoršených světelných podmínek namísto standardní jednoduché přibližovací soustavy (SALS). Světelný obrazec ALS CAT I je dostatečně výjimečný a nezaměnitelný a umožňuje jednoznačnou identifikaci RWY. Toto opatření je rovněž doporučováno dokumentem ICAO Annex 14 resp. jeho národní verzí L-14.

Ve vztahu k výše uvedeným závěrům je pro další přípravu záměru formulováno následující doporučení:

v rámci další přípravy záměru ve vztahu k minimalizaci rizik souvisejících s možností vizuálního přiblížení v souvislosti s bezpečnou identifikací RWY v okolním světelném prostředí zajistit používání přibližovací soustavy I. kategorie (ALS CAT I) ve všech případech snížené viditelnosti a zhoršených světelných podmínek namísto standardní jednoduché přibližovací soustavy

(SALS); světelný obrazec ALS CAT I je dostatečně výjimečný a nezaměnitelný a umožňuje jednoznačnou identifikaci RWY

- *K možnost umístovat novou obytnou zástavbu do prostoru ochranného hlukového pásma – viz vypořádání typické připomínky č. 3.*
- *K problematice studentů České zemědělské univerzity na Suchdole viz vypořádání typické připomínky č. 3. Posouzení území Lysolaj a Sedlce bylo doplněno do Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví.*
- *K formulaci, že limity hluku nejsou stanoveny jako limity znečištění životního prostředí, ale jako limity, při kterých může dojít k ohrožení zdraví, nikoliv k poškození životního prostředí a že překročení hlukových limitů, protože se řeší podle zvláštních předpisů Ministerstva zdravotnictví na ochranu veřejného zdraví, nelze zahrnovat do poškozování životního prostředí - viz vypořádání typické připomínky č. 16.*

Ing. Jiří Jaroměřský, Ing. Raid Namura, Hana Namurová

Plně se ztotožňujeme se stanoviskem občanského sdružení Občané proti hluku a emisím ze dne 27.ledna 2010, vypracované Ing. Danou Potužníkovou, jež tvoří přílohu tohoto vyjádření. Závěry, které jsou uvedeny v této zprávě jasné dokládají, jak je oznamovatelem bagatelizován vliv hluku z leteckého provozu na životní prostředí. Tvzení oznamovatele, že posouzení vlivu hluku na životní prostředí a zdraví obyvatel není předmětem posuzování v rámci EIA a Ministerstvu životního prostředí toto nepřísluší posuzovat, je naprosto mylné. Odkazujeme na znění § 2 zákona č. 17/1991 Sb., kde „životním prostředím“ je definováno vše, co vytváří přirozené podmínky existence organismů včetně člověka a je předpokladem jejich dalšího vývoje. Dále se v § 5 tohoto zákona konstatuje, že únosným zatížením území se rozumí takové zatížení území lidskou činností, při kterém nedochází k poškozování životního prostředí. V § 11 a násl. jsou pak specifikovány zásady ochrany životního prostředí. Zvláště pak upozorňujeme na znění § 34 z kterého vyplývá, že v případě nesplnění podmínek, daných tímto zákonem, popřípadě vyplývajících ze zvláštních předpisů o ochraně jednotlivých složek životního prostředí, musí být tyto dány do souladu s předpisy a v případě že toto nebude splněno, musí být negativní činnost omezena nebo zastavena.

Z předložené dokumentace je zřejmé, že zhotovitel problematiku hluku řeší jen okrajově a odmítá podrobnější zkoumání vlivu na životní prostředí, resp. člověka. Ministerstvo životního prostředí ČR musí však brát v úvahu, že hluk z navýšeného počtu pohybů letadel zasáhne statisticky významný počet obyvatel Prahy, včetně přilehlých oblastí, kterým tímto jejich životní prostředí významně znehodnotí.

Je tedy na posouzení Ministerstva životního prostředí, zda předradí zájmy podnikatelského subjektu, připraveného v současné době k privatizaci, nad zájem státu, který by v této otázce zastupuje občany a měl by garantovat dodržování zákonných norem, kterými jsou jasně definovány podmínky životního prostředí, přičemž nesmí dojít o ohrožení zdraví obyvatel.

Listina základních práv a svobod hlava první a druhá zaručuje občanům, že státní moc bude uplatňována toliko v mezích stanovených zákonem a také, že vlastnické právo požívá stejné ochrany. Je proto třeba si uvědomit, že majetek občanů zasažených hlukem z provozu letiště

nemůže být stavěn na nižší úroveň společenského zájmu, než záměr vlastníka letiště, který se snaží navýšit hodnotu svého podniku.

Je třeba si uvědomit, že vybudováním paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně dochází k nevratným změnám, které v budoucnu již stát nebude schopen regulovat a tím zajistit dodržování hlukových limitů. Rozsah této investice bude vždy dostatečným argumentem k případnému rozšiřování OHP a tím k rozšíření oblasti, kde nebude nutné dodržovat hygienické normy.

Jsmo přesvědčeni, že vybudováním paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně dojde pouze k významnému nárůstu nákladové dopravy, přičemž se dá předpokládat, že se Praha stane pouze tranzitní zemí. Tím dojde sice k významnému ekonomickému zhodnocení podniku, nicméně negativní dopad na životní prostředí a zdraví osob bude značný a bohužel také již nevratný.

Závěr:

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem žádáme, aby Ministerstvo životního prostředí v rámci svých kompetencí záměr na vybudování paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně, z hlediska vlivu na životní prostředí zamítlo.

Vypořádání:

K odst. 1: Přílohou tohoto vyjádření je dokument o.s. Občané proti hluku a emisím s názvem Zásadní výhrady k obsahu a způsobu zpracování Přílohy 20 – Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví (dále jen Posouzení) podepsaný Ing. Václavem Víkem a Doc. Ing. Pavlem Benešem, CSc.

Ing. Dana Potužníková zpracovala přílohu dokumentace č. 20, nikoli přílohu vyjádření. Zde se jedná zřejmě o překlep. Faktická podstata viz vypořádání typické připomínky č. 16.

K odst. 2 a 3: viz vypořádání typické připomínky č. 2., 3, 5, 16.

K odst. 4 a 5: viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K odst. 6: viz vypořádání typické připomínky č. 4.

Ing. Zdeněk Jermář, Ing. Václav Houžvi, Zdenka Loucká, Ludmila Pánková, Iveta Jašůrková, Pavla Kadeřávková, Lucie Vondráčková, Ing. Zdeněk Štěl

Jakožto majitelé domů v Praze 6 - Suchdole, Výhledy I zásadně protestujeme proti zamýšlené výstavbě nové letecké paralelní vzletové a přistávací dráhy č. 24, která je určena pro rozšíření provozní kapacity ruzyňského letiště v následujících letech. Svůj protest odůvodňujeme takto:

1) Letiště je umístěno v těsné blízkosti hlavního města Prahy a zamýšlená letecká dráha je vedena téměř přes střed severní části města, což je nepřijatelné.

2) Již dnes působí provoz paralelní levé runwaye č. 24 neúměrný hluk v Praze 6 - Suchdole a dvě paralelní dráhy by tento hluk ještě zvýšily. Současně poukazujeme na nebezpečnost provozu dvou paralelních runwayí blízko sebe např. při provozu za mlhy a špatného počasí. Viz havárie jugoslávského letadla.

3) Dálková čtyřturbinová pravděpodobně americká letadla občas vypouštějí pouze z pravého křídla při přistávání blíže neidentifikovanou tekutinu, která je z tohoto letadla nad stávající přistávací dráhou rozprašována jakoby někdo rozstříkoval tlakovou hadicí z křídla „vodu“. A to nad obydlenou oblastí, což považujeme za trestnou činnost v rámci leteckého provozu. Pokud by se tak dělo v případě provozu další paralelní pravé runway, neznámá tekutina by padala přímo na náš dum.

4) Máme za to, že rozšiřování leteckého provozu v Praze je z hlediska potřeb tohoto hlavního města ČR neodůvodněné. Pro Prahu je letecká kapacita včetně runwayi zcela dostačující. Není vůbec žádoucí z hlediska potřeb našeho státu rozšiřovat tuto kapacitu už proto, protože jde o lobystické zájmy skupin především zahraničního podnikání. V současné době hospodářského útlumu je naprosto nesmyslné tedy rozšiřovat jakékoli kapacity tohoto druhu, neboť za nějakou dobu nebudou ekonomicky využitelné.

5) Máme zjištěno, že značné procento současných uživatelů letecké dopravy dokonce využívá těchto kapacit pouze z důvodu uspokojování pocitu já jsem někdo, protože na to mám, a proto si mohu zaletět např. jen na oběd do Paříže, Londýna a do jiných denominací“. Tomu říkáme ekologická bezohlednost a ekologická perverze. Až tito výtečníci na to mít prostě nebudou, neboť hospodářský krach se nevyhne ani jim, pak bude zcela evidentní, jaký hlupák tuto runway nechal vybudovat.

Doufáme, že zvítězí v této věci zdravý rozum a příslušní činitelé se nenechají podplatit, což je i trestné, a budou hledět především na zájmy ČR než na zájmy pochybných mezinárodních organizací, kterým je naprosto jedno, jaký dopad může jejich činnost vyvolat na při slušném území. Podáváme tento protest v rámci šetření Ministerstva životního prostředí ČR ve snaze přispět k zastavení zamýšlené výstavby pravé paralelní vzletové a přistávací dráhy č. 24.

Vypořádání:

K bodu 1) Viz vypořádání typické připomínky č. 7.

K bodu 2) Provoz na dvou paralelních dráhách povede k celkově ke snížení vlivů hluku, protože významně sníží čekání letadel na přistání ve vzduchu. Zároveň obecně přispějí ke zvýšení bezpečnosti, protože na jedné dráze budou probíhat pouze vzlety, na druhé pouze přistání. Jedná se o standardní systém, kterým je vybavena většina větších letišť, případně se na tento systém přestavují.

K bodu 3) Jediné letadlo, které by odpovídalo uvedenému popisu je Boeing 747 (Jumbo). Toto letadlo se vyskytuje na letišti pouze 6x týdně (tj. 12 pohybů). Po dálkovém letu bez mezipřistání žádnou neidentifikovatelnou tekutinu nevypouští. Podle občana dochází k pozorovanému jevu nad přistávací dráhou, což je od Suchdola vzdušnou čarou 7 km. Jediný jev, který může občan pozorovat, a to nepravidelně, protože závisí na meteorologické situaci (síla proudění větru, směr větru, teplota, vlhkost vzduchu), je výskyt kondenzátu vodní páry ve víru za koncem křídla. Jedná se o vírové proudění na konci každého křídla, které vzniká z důvodu vyrovnávání statických tlaků pod a nad křídlem. Kondenzace vodní páry nenastává vždy, ale její výskyt závisí na konkrétní situaci vzdušné masy - proudění, vlhkost atd. Tento kondenzát se většinou vyskytuje v obou okrajových vírech nebo vírech za vysunutými vztlakovými klapkami či spojery, nelze ale vyloučit ani výskyt pouze na jedné straně.

Toto tvrzení dokládají výsledky monitoringu travních porostů, ovoce a jahodníkových listů, které pro letiště každoročně provádí VŠCHT, Ústav chemie a analýzy potravin. Výsledky monitoringu dostávají všechny sledované obce v příletových a odletových koridorech (Horoměřice, Nebušice, Přední Kopanina, Kněžves, Jeneč). Výsledky jsou k dispozici buď na obecních úřadech jmenovaných obcí nebo na letišti Praha - Ruzyně, oddělení Životní prostředí.

K bodu 4) Potřeba rozvoje letiště je dostatečně zdůvodněna v příslušné kapitole v dokumentaci včetně citace vládních usnesení, dokumentů ministerstva dopravy a ministerstva pro místní rozvoj a základních koncepčních a územně plánovacích dokumentů.

K bodu 5) Netýká se posuzování vlivů na životní prostředí.

Ing. Daniel Kopic

1. Zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí na dopracování dokumentace (viz č. j. 21550/ENV/08), ani oprávněné připomínky dotčených obyvatel, obcí, městských částí a občanských sdružení k předchozí dokumentaci (dokumentace 2007). viz citace části rozhodnutí 21550/ENV/08

Stanovit maximální únosnost území (se zřetelem na specifiku pražského prostředí značně zasaženého negativními vlivy dopravy, omezenou kapacitu komunikační sítě HI. m. Prahy, vysokou koncentrací obyvatel žijících již nyní v negativně zatíženém životním prostředí a další významně charakteristiky území) ve vazbě na kapacitu letiště a s ohledem na ostatní funkce v území a na jejím základě stanovit meze pro růst letiště, stanovit a vyhodnotit maximálně možný rozvoj letiště, včetně časového předpokladu.

2. Dokumentace neobsahuje údaj o kapacitě záměru ani jiné informace o konečném rozsahu letiště Praha Ruzyně, a je proto z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. i nadále neposuzovatelná. Provozovatel ruzyňského letiště, společnost Letiště Praha, a.s., v rámci procesu EIA od roku 2005 potřetí zatajil veřejnosti i úřadům, jak velké letiště plánuje vybudovat (oznámení záměru 2005, dokumentace 2007, dokumentace 2009).

3. Nebyla posouzena únosnost záměru z hlediska jeho vlivu na zdraví současných ani budoucích obyvatel.

4. Dokumentace nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem.

Zpracovatel sice konstatuje s odkazy na odborně podklady, že:

roste rušení spánku s maximální hladinou akustického tlaku A (dále jen „ L_{Amax} “), resp. při nízké ekvivalentní hladině akustického tlaku (L_{aeqT}) ovlivňuje negativně spánek, už malý počet hlukových událostí s vyšší hladinou akustického tlaku.

je třeba v případě leteckého hluku, hodnotit i L_{Amax} nebo hladinu hlukové expozice (dále jen „SEL“) nejhluchnější hlukové události a zároveň počet těchto událostí,

pravděpodobnost probuzení osob roste s počtem hlukových události, přičemž největší pravděpodobnost probuzení je při Intervalu 40 minut,

podle aktualizovaného doporučení WHO L_{noc} tj. hladina v noční době, neměla v okolí staveb, přesáhnout 42 dB,

hladina $L_{noc} = 40$ dB je pak uváděna jako prahová hodnota pro užívání prášků na spaní a sedativ,

v interiérech budov by hodnoty L_{Amax} neměly přesáhnou hodnoty 42 dB, protože od této hodnoty narůstá počet vědomých probuzení [16] . 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,

nejvyšší stupeň rušivosti mají zřejmě hlukové události situované až ve druhé třetině noci, za účinně opatření ke snížení expozice v noční době s pozitivním efektem na lepší usínání obyvatel v oblasti zasažené hlukem z letecké dopravy se proto považuje utlumení leteckého provozu během noci a pokud je provoz nezbytný, směřovat jej do první části noci,

v hlučných lokalitách nedochází k adaptaci (přizpůsobení se) obyvatel na rušení spánku ani po víceleté expozici.

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

ale nic z výše uvedeného v rámci svého hodnocení neuvažuje, neuplatňuje ani nepožaduje.

5. Dokumentace a ani jiné doklady neobsahují konkrétní závazné omezení nočního provozu.

6. Nesouhlasím s navrhovaným rozšířením ochranného hlukového pásma na území se stávající obytnou zástavbou, které umožní neomezené překračování hlukových limitů, významně ovlivní ceny nemovitostí (tj. podnikatelský záměr navrhovatele ovlivní ceny majetku mnoha obyvatel Prahy) a bude dlouhodobě ohrožovat zdraví obyvatel dotčených částí Prahy.

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

8. I z chybné dokumentace záměru zpracované bez variant na základě neúplných a podhodnocených podkladů (např. nezahrnutí území Lysolaj a Sedlce, podhodnocené stavy obyvatel,...) jednoznačně vyplývá, že záměr by způsobil překročení hygienických limitů hluku na územích se stávající obytnou zástavbou.

9. Dokumentace se vůbec nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, které by se vlivem záměru nepochybně dále zhoršovalo a letecký hluk by tak dlouhodobě ohrožoval zdraví obyvatel, žijících v okolí letiště.

10. Rozporuplnost Posouzení

Zpracovatel obecně konstatuje, že by se nemělo stavět v blízkosti leteckých tratí a že obytná výstavba v lokalitách zatížených nadlimitním venkovním hlukem je značně problematická až vyloučená:

„novou obytnou zástavbu nelze do lokalit nadlimitně zatížených hlukem vůbec umisťovat (viz vyhláška č. 503/2006 St)., o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a

územního opatření, kde z přílohy č. 4, odst. 8., vyplývá, že žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo o změně stavby musí obsahovat „návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí“ za písm.f) hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb, což je v případě hluku z leteckého provozu prakticky nereálné.“

Přes zjištění zpracovatele o nárůstu zdravotních rizik a přes výše uvedené konstatování zpracovatel:

- nečiní vůbec žádný závěr z toho, že z výše uvedeného zcela jasně vyplývá, že území OHP není ze zdravotních důvodů vhodné k trvalému bydlení a přehlíží skutečnost, že na území plánovaného OHP již nyní trvale bydlí tisíce obyvatel
- předpokládá a připouští další 30% nárůst obyvatel v OHP
- nepromítá žádná omezení do navrhovaných podmínek OHP,
- nedoporučuje žádná, naprosto žádná omezení do ÚPD,
- navrhovatel se naprosto nezabývá řešením existence školských a zdravotnických zařízení v plánovaném OHP. podmínkami pro jejich rozvoj, nevyznačuje žádná území zcela nevhodná pro tyto účely i pro bydlení,...

Posouzení je jako podklad pro územní a správní řízení a tím i pro dotčené orgány hygienické ochrany zcela nedostatečné a neumožňuje rozhodovat o využití území.

11. Zpracovatel navrhuje koncentrovat dnešní a v budoucnu dále zvýšenou hlukovou zátěž v neúměrné úrovni pouze na část obyvatel především na severu Prahy a přilehlých obcí, zatímco dnes je tento hluk přece jen o něco akceptovatelněji rozložen mezi více obyvatel (kdy provoz na letišti ruší sice více obyvatel, ale přeci jen snesitelněji než dle plánovaného záměru bude provoz rušit sice menší část obyvatel Prahy, ale zdravím ohrožujícím způsobem).

Vzhledem k výše uvedenému požaduji vydání nesouhlasného stanoviska EIA k záměru výstavby paralelní dráhy a násobného navýšení leteckého provozu na letišti v Praze Ruzyni, které se nachází v hustě obydleném území okraje hl. m Prahy, kde jsou již nyní překračovány zákonné hygienické limity.

Vypořádání:

K bodu 1. Viz vypořádání typické připomínky č. 1 a 2.

K bodu 2. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K bodu 3. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu 4. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu 5. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K bodu 6. Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 13.

K bodu 7. Viz vypořádání typické připomínky č. 7.

K bodu 8. Viz vypořádání typické připomínky č. 5.

K bodu 9. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K bodu 10. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu 11. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

Ing. Martin Řeháček

- Nekompetentní přístup - způsob vyhodnocení dopadu stavby na MČ Lysolaje ve studii téměř chybí. přitom je zcela zřejmé že MČ Lysolaje leží přímo v ose plánované RWY,
- Vyhýbání se přímým odpovědím na konkrétní otázky - postrádám závazná a právně vymahatelná stanovení maximální kapacity letiště, která nebude překročena nikdy v budoucnosti a to žádným z možných provozovatelů letiště. Považuji za nezbytné stanovení maximálního počtu letů a maximální dovolené hladiny hluku včetně jejich transparentního monitorování a způsobu udělování případných sankcí.
- Používání zavádějících pojmů a tím zkreslování faktů - pojem „ochranné hlukové pásmo“ a způsob, jakým je prezentováno považuji za zavádějící a to za jediným účelem zbavit občany dotčených lokalit práva na garanci únosné hladiny hluku. Také nesouhlasím se zavedením neurčitěho pojmu „typický letový den“ jakožto jakéhosi etalonu pro výpočty hlukové zátěže, protože je zjevné, že takto neurčitě definovaný pojem umožňuje překračovat počty letu s odůvodněním, že se v tom konkrétním případě zrovna nejednalo o „typický letový den“
- Nerespektování důležitých skutečností - např. faktu, že zejména mezi 3. a 6. hodinou ranní je citlivost lidského organismu vůči hluku nejmenší, dlouhodobě nekvalitní spánek má značné negativní dopady na zdraví (od únavy, bolesti hlavy, podrážděnosti, nepozornosti,... až po deprese, Alzheimerovu chorobu, epilepsii, astma,...). V inkriminované době v některých dotčených lokalitách způsobí každý přelet přerušování/ukončení spánku. V současné době, kdy lze kvalitu spánku přímo měřit např. polysomnografickou metodou, považuji za vážný nedostatek, že ve studii není zahrnuto měření změny kvality spánku v závislosti na lokalitě provedené nezávislou laboratoří.
- Neprofesionálnost zpracování projevující se i v nekonzistentnosti prezentovaných tvrzení a informací - různé hodnoty stejných čísel na různých místech studie, protichůdná tvrzení, ukvapené, nepodložené závěry,...
- Nedostatečnou nezávislost a zcela zjevnou snahu obhájit jediné posuzované řešení - ve studii není posuzována žádná jiná varianta rozšíření přepravy i letecké kapacity letiště. Navíc z pohledu životního prostředí více než milionové populace hl. m. Prahy by bylo přínosné posuzovat i odbavování letu na mimopražských letištích a severozápadní okraj Prahy vzhledem k jeho funkci „dýchací cesty města“ dále nezatěžovat.
- Nepochopení stavby v jejím kontextu s okolím jakožto životním prostředím občanů - nevím, proč ani v tomto ohledu opět nerespektujeme ve světě ověřený a stále více používaný model mimoměstského letiště s velkokapacitním dopravním propojením s centrem města a dopravními uzly. Vždyť pouze takto vybudované letiště bude z

hlediska životního prostředí únosné i za desítky let, až se populace a rozloha Prahy znásobí.

- Neaktuálnost prezentovaných údajů - od doby, kdy byla studie poprvé zpracována, uplynula značná doba a skutečnosti se výrazně změnily - informace např. o počtu obyvatel dotčených obcí, různé časové prognózy a zejm. tehdejší výsledky měření hluku naprosto nemohou postačovat pro účely studie takového významu.
- Účelovost nebo přinejmenším netransparentnost použitých metod - např. měření úrovně hluku by mělo probíhat transparentně - místa, kde se bude měřit, by měla být předem konzultována se zástupci při slušných MČ a to na konkrétních základech zkušeností občanů; termín měření by měl být stanoven předem, měření by mělo proběhnout za přítomnosti nezávislé autority.
- Nerespektováním dřívějších požadavků MŽP na dopracování dokumentace.

Závěrem bych podotkl, že jako zaměstnanec operativního řízení provozu energetické přenosové soustavy pracující v nepřetržitém dvanácti hodinovém provozu, kde chyba lidského faktoru může způsobit nedozírné škody včetně těch nejvyšších, kladu velký důraz na kvalitu odpočinku ať již ve formě nerušeného spánku nebo aktivního pobytu v nezdevastovaném životním prostředí. Pevně věřím, že vaše ministerstvo právě prostřednictvím nezkrácené studie EIA citlivě odliší stavby skutečně prospěšné pro demokratickou většinu obyvatel od těch staveb, které pouze přinášejí hmotný zisk investorovi ovšem na úkor zdraví a kvality života velkého množství občanů.

Vypořádání:

K bodu Nekompetentní přístup - Lokalita Lysolaje byla doplněna do Doplnění Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, které je přílohou tohoto posudku.

K bodu Vyhýbání se přímým odpovědím na konkrétní otázky – Viz vypořádání typické připomínky č. 1. Dále je nutno doplnit, že v procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. lze ukládat podmínky pouze v intencích tohoto zákona.

K bodu Používání zavádějících pojmů a tím zkreslování faktů – oba kritizované pojmy jsou legislativní kategorie legislativou definované. Jejich použití je povinností zpracovatelů dokumentů dle zák. č. 100/2001 Sb.

K bodu Nerespektování důležitých skutečností - Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví je přílohou dokumentace EIA a jeho Doplnění a oponentní posudek jsou přílohou tohoto posudku EIA. K problematice vlivů hluku v noční době je na základě podmínek stanoviska stanoveno jejich snížení oproti stávajícímu stavu. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K bodu Neprofesionálnost zpracování projevující se i v nekonzistentnosti prezentovaných tvrzení a informací – Dokumentace EIA byla zpracovaná dle příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. Problematika Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví je komentována ve vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu Nedostatečnou nezávislost a zcela zjevnou snahu obhájit jediné posuzované řešení – nejedná se o koncepční studii zajištění letecké dopravy, ale dokumentaci dle zák. č.

100/2001 Sb., která musí v intenzích tohoto zákona řešit konkrétní záměr navržený konkrétním oznamovatelem. Požadované varianty jsou v Dokumentaci okomentovány.

K bodu Nepochopení stavby v jejím kontextu s okolím jakožto životním prostředím občanů – záměr je v podstatě v souladu s uvedenými požadavky – postupně se realizuje dopravní okruh kolem Prahy, připravuje se napojení železnice a metra.

K bodu Neaktuálnost prezentovaných údajů – ve všech předkládaných dokumentech EIA se provádí průběžná aktualizace v potřebné míře.

K bodu Účelovost nebo přinejmenším netransparentnost použitých metod – monitoring leteckého hluku probíhá kontinuálně na pevných stanicích s povinným zveřejňováním závěrů, podmínkou stanoviska je uloženo jeho odpovídající rozšíření. Měření hluku ze silniční a železniční dopravy bylo v rámci procesu EIA prováděno pro potřeby kalibrace výpočtového modelu.

K bodu Nerespektováním dřívějších požadavků MŽP na dopracování dokumentace. Viz vypořádání typické připomínky č. 1 a 2.

Ing. Věra Štěpánková

V Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví je na str. 14, v části Suchdol nesprávně uvedena nejvyšší povolená rychlost 40 km/h.

Na straně 19 se v kapitole Obtěžování hlukem uvádí: „Obecně jsou lidé žijící v rodinných domech obtěžováni srovnatelně jako lidé žijící v bytových domech až při hladinách L_{aeq} vyšších o cca 10 dB. Rozmrzelost může vzniknout po víceleté latenci a s délkou konfliktní situace se prohlubuje a fixuje. Rovněž může být významně ovlivněna zdravotním stavem exponovaných osob [3]. Kromě negativních emocí je možné obtěžování hlukem hodnotit i podle nepřímých projevů obyvatel jako je zavírání oken, nepoužívání balkónových teras, častější stěhování či stížnosti o petici... U obyvatel v okolí letiště může být zhoršujícím faktorem i obava z možné havárie letadla v obydleném území (intravilánu).“

K uvedeným tvrzením uvádím následující:

- 1) První tvrzení o vyšší odolnosti obyvatel rodinných domů, kteří jsou obtěžováni až trojnásobně silným hlukem ve srovnání s obyvateli bytových domů, se mi jeví jako velmi nevěrohodné. Vzhledem k tomu, že se autorka odkazuje na literaturu vydanou před více než 20 lety, je dost možné, že vědecký pokrok od té doby poněkud pokročil směrem souladným se selským rozumem. Pravděpodobně i technologie pokročila natolik, že obyvatelé bytových domů již tolik netrpí. Vzhledem k tomu, že autorka neuvádí stránku publikace, z níž cituje, nemohla jsem si ověřit souvislosti či lépe pochopit logiku tvrzení, jež je dle mého názoru naprosto scestné. Pokud by uvedené tvrzení bylo pravdivé, většina obyvatel Suchdola by se přestěhovala do bytových domů, aby si užila až trojnásobného klidu.
- 2) Mnohdy Je nám argumentováno, že přes Suchdol letadla vždy lítala a nevadila nám, ale sama zpracovatelka uvádí, že „rozmrzelost může vzniknout po víceleté latenci“. Jestliže jsou na Suchdole obyvatelé již mnoho desítek let vystavováni hluku, je dle

mého názoru vznik obtěžování včetně vysoké míry obtěžování mnohem pravděpodobnější než u oblastí, které v minulosti zasaženy nebyly.

- 3) Obyvatelé rodinných domů si zvolili rodinný dům oproti bytu proto, aby nemuseli trávit veškerý čas „mezi čtyřmi stěnami“. Rodinné domy na Suchdole mají zahrady, či v několika případech minimálně předzahrádky. Tyto plochy majitelé nemovitostí zakoupili ne pro ten pocit, že něco vlastní, ale aby mohli zahrady využívat k relaxaci, aktivnímu i pasivnímu odpočinku. Časté přelety letadel psychickou pohodu, a tím i načerpání nových sil v podstatě znemožňují.
- 4) Obava z možné havárie letadla v obydleném území je vzhledem k historické zkušenosti s pádem letadla v roce 1975 v naší městské části velmi reálná a skutečné působí jako zhoršující faktor.

Již v současnosti se cítím velmi silně obtěžována hlukem z provozu letadel, přelety letadel mi neumožňují plně využívat zahrady pro relaxaci, v noci (zejména v letních měsících) jsem rušena ze spánku přelety letadel.

Vzhledem ke všem výše uvedeným skutečnostem žádám o vydání nesouhlasného stanoviska k realizaci záměru

Vypořádání:

Při výpočtech vlivů hluku a imisí se vychází z průměrné rychlosti dopravního proudu, pro potřeby výpočtů se provádí kalibrační měření.

Na straně 19 je obecný popis možných projevů vlivů hluku.

- 1) *Jedná se o obecný popis možných projevů vlivů hluku. Povinností autora hodnocení zdravotních rizik je zpracovat literární rešerši a popsat v kapitole „Identifikace a charakterizace rizika“ všechny výstupy epidemiologických studií, které jsou mu dostupné a známé. Výše uvedené informace neříkají nic jiného, než že lidé v rodinných domech jsou více zvyklí na ticho, protože jsou většinou exponováni i nižší hladinou hluku pozadí tvořeného např. sousedským hlukem. V zástavbě tvořené bytovými domy je mnohem větší koncentrace obyvatel a tím i obslužné dopravy, lidských aktivit ve venkovním prostoru = hraní dětí na hřištích, venčení domácích zvířat a další činnosti spojené s lidskou komunitou (domácí práce, zájmová činnost atd).*

V intravilánech velkých měst jsou pak lidé více zvyklí na hluk z dopravy, která je nedílnou součástí života ve městech.

- 2) *Opět se jedná o obecný popis vlivů hluku.*
- 3) *Problematika subjektivního faktoru obtěžování hlukem je podrobně řešena v Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, jeho dodatku a v oponentním posudku. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.*
- 4) *Viz vypořádání typické připomínky č. 14.*

Pavel Verner

A) Zásadně nesouhlasím se záměrem a požaduji výstavbu nové vzletové a přistávací dráhy (dále VPD) v navrhovaných parametrech nerealizovat.

S politováním konstatuji, že předložený záměr dle mého názoru i nadále obsahuje celou řadu nepřesných, zavádějících formulací a realitu zkreslujících skutečností, na jejichž základě požaduji předložený záměr zamítnout. Jedná se zejména o:

1) Zásadní úkoly zadání, tak jak byly Ministerstvem životního prostředí definovány (zn. 21550/ENV/08), jsou vesměs zpracovány zjednodušeně a popisně s využitím účelové argumentace. Na příklad:

- Jednoznačně stanovil maximální kapacitu letiště a následně k této stanovené kapacitě vztáhnout příslušné studie.

Zpracovatelé vycházejí z indexačních předpokladů meziročních nárůstů v minulých letech, které ale nejsou podloženy kvalifikovaným zhodnocením potencionálního počtu leteckých cestujících středočeské aglomerace, celého státu včetně dalších druhů dopravy a které pohyb leteckých cestujících ovlivňují. Neberou se v úvahu populační limity středočeské aglomerace a státu, ani navazující infrastruktura a HDP. Nezhledňuje se zprovoznění letiště Vodochody, které po uvedení do provozu jen v prvopočátku „odčerpá“ cca 1.5milionu cestujících a poměrné počty pohybů na úkor letiště Praha - Ruzyně. To je i důvod, proč letiště Praha - Ruzyně údajně financuje prostřednictvím různých firem a sdružení odpor proti tomuto záměru mezi obcemi na východ od Prahy. Osobně považuji rozdělení provozu na dvě letiště za menší zlo nejen z důvodů rozložení hlukové zátěže ale hlavně z poklesu zejména silniční přepravy i tím, že cestující nebudou přejíždět z jedné strany místa (aglomerace) na druhou. Není zohledněna a posouzena blízkost jiných Letišť - Bmo, Karlovy Vary, Ostrava, Víeň, Mnichov, Berlín, Lipsko, Drážďany, Katowice, Krakow atd. Když jsem před několika lety napsal, že bylo dosaženo maxima počtu odbavených cestujících a že jejich počet bude stagnovat ale i klesat, tak někteří ze zpracovatelů záměru to považovali div ne-li za absurditu. Předpoklad se ale naplnil.

Letiště je ze všech stran obklopeno menšími či většími sídelními celky a je proti zásadám urbanismu a ochrany životního prostředí zvětšovat počet VPD, které zásadním způsobem nevratně znemožní, případně zásadně omezí rozvoj území a trvale zhorší životní prostředí. Obdobná problematika se v civilizovaném zahraničí řeší přesunem letiště, přesunem části jeho provozu na letiště jiné (zpravidla na opačnou stranu města), nebo omezením jeho provozu, případně kapacity. V tomto smyslu je přesun části provozu do Vodochod, případně jinam vhodný. Jsem názoru, že pro budoucí období by měla být kapacita letiště Ruzyně stanovena na max. 13 mil. cestujících.

Letiště je zahlceno uživateli, kteří používají malá letadla a kteří představují cca 25% počtu pohybů. V záměru uváděné počty slouží k tomu, aby se vybudovalo cca 4km betonu a další stavby za cenu - odhadem 16miliard Kč. A to jen kvůli tomu, že si někdo vzal do hlavy, že udělá radost „betonářskému loby“ a z ruzyňského letiště překladiště mezi Evropou a Asií, bez ohledu na životní prostředí a oprávněné zákonné zájmy jiných. Jsem hluboce přesvědčen o tom, že finanční prostředky, pokud by dráha měla být financována za státního rozpočtu, je potřebné je věnovat na mnohem potřebnější projekty a stavby než na vybudování cca 4 km betonu další VPD pro soukromý subjekt. Na letišti Budapešť Ferihegy a

Warsawa Okęcie je možno dokumentovat že tato letiště sice prošla zásadní přestavbou a přesto nedosáhla projektované kapacity.

- Provéřit a doložit varianty umístění nové VPD

Rovněž i tento požadavek považuji za nekvalifikovaně zpracovaný.

Zpracovatelé účelově zpochybňují prodloužení a modernizaci současné VPD 04/22, která dlouhodobě slouží jako odstavná a parkovací plocha. Svůj nesouhlas opírají mimo jiné o složitosti při řízení letového provozu. Směr 22 pro přistání je naopak výhodnější. Argumentaci že dráhu uzavřel hygienik kvůli obci Hostivice nemohu komentovat, protože se mi nepodařilo příslušné rozhodnutí hygienika získat, ale pokud by tento směr sloužil pouze pro přistání a nebyl používán v nočních hodinách nevidím důvod pro negativní stanovisko. Letiště Wiena , mělo v roce 2008 výkon 19,17mil. cestujících a Zürich 22,09 mil. Obě letiště mají obdobnou konfiguraci křižujících se drah jako letiště Ruzyně. Provoz na VPD 13/31 nezpochybnitelně zatěžuje obyvatele Řep a dalších přiléhajících sídelních celků ale, tvrdit že vybudování navrhované VPD tuto zátěž odstraní a současně neříkat, že jinde ji výrazně zvýší, důrazně odmítám jako stupidní a cynickou.

HLAVA 3 PŘEDPIS MD L14 Letiště, 19.11.2009, čl. 3 - 1, uvádí - cituji:

„3.1.2 Aby se předešlo budoucím problémům s hlukem, musí být, kde je to možné, umístění a orientace drah na letištích takové, aby příletové a odletové tratě minimálně ovlivňovaly oblasti určené pro bydlení nebo jiné na hluk citlivé oblasti v okolí letiště.

Poznámka. - Pokyny týkající se řešení problematiky hluku jsou uvedeny v Airport Planning Manual (Doc 9184), Part 2 a Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management (Doc 9829)“.

Moje stanovisko: Nedodržování mezinárodních závazků, které ČR v oblasti hlukové problematiky přijala, včetně nerespektování doporučení WHO, posoudí jistě kvalifikovaně jiní.

Umístění prahu dráhy

„3.1.5 Práh dráhy musí být umístěn na začátku RWY, pokud provozní podmínky nevyžadují zvolit jinou polohu“.

Moje stanovisko: Trvalé posunutí prahu nové VPD je nejen v rozporu s předpisem L14, ale slouží jako zástěrka k budoucímu faktickému prodloužení dráhy, jehož důsledkem bude snížení výšky sestupové roviny přistávajících letadel a tím i zvýšení hluku v daném prostoru. Práh VPD není určen zeměpisnými souřadnicemi s přesností vteřin stupňů a rovněž osa není určena zeměpisným směrem jak předpis L 14 vyžaduje (kde v terénu vlastně bude?);

„3.1.12 Jestliže jsou paralelní přístrojové RWY určeny pro současné použití za podmínek stanovených v PANS-ATM (Doc 4444) a PANS-OPS (Doc 8168), Volume I, pak minimální vzdálenost mezi jejich osami musí být:

- 1 035 m pro nezávislé paralelní přiblížení;
- 915 m pro závislé paralelní přiblížení;
- 760 m pro nezávislé paralelní odlety;
- 760 m pro oddělené paralelní operace“;

Moje stanovisko: Zpracovatelé navrhuji vedlejší VPD do osově vzdálenosti 1525metrů a nepravdivě tvrdí, že právě tento odstup musí být dodržen (viz výše minimální vzdálenost). Zpracovatelé odmítají jakkoliv diskutovat o snížení této vzdálenosti na cca 1250 mtr. tak, aby osa VPD vedla mezi jižní zastavěnou částí obce Horoměřice a severní zastavěnou částí obce Nebušice, zkrácením na cca do 3 000mtr ani s posunutím prahu VPD o cca 700mtr ve směru 24 (zvětšení vzdálenosti od Nebušic). Délka 3550 metrů (stavební) a 3670 metrů celková je pro vedlejší VPD v tak hustě zastavěné aglomeraci evropským unikátem.

Způsob, kterým je nová VPD navržena a prosazována připomíná megalomanské programy z doby komunistické éry. Je v podstatě shodná s návrhem, který byl v 70. letech min století tehdy prosazován stavebním loby, byl ale vedením státu zamítnut a po roce 1989 vyřazen i z územního plánu hl. m. Prahy, kam se ale v podobě územní rezervy před několika lety vrátil. Stavba VPD byla zamítnuta podruhé v konci 90. let min. století. Jedná se tedy o třetí pokus stejné megalomanské dráhy, která by se dala jistě postavit na Sahaře, ale 6km od Pražského hradu, 10 km od centra Prahy a v centru zastavěného území? Stavíme ať to stojí co to stojí. A občané, příroda?

- prověřit varianty přesunu nákladní a tranzitní dopravy na jiné letiště

Argumentaci, že podíl přepravy zboží je ve srovnání s okolními státy minimální a nárůstu se není potřeba obávat je úsměvná.

2) dokumentace nebyla jen doplněna, ale v řadě případů byla textově i obrazově přepracována. Tuto skutečnost považuji za zásadní porušení ustanovení zákona 93/2004 Sb. Na příklad hlukové zóny mají již třetí podobu a velikost. Stanovení hlukové zátěže se opírá o matematické modely při absenci dlouhodobého měření v širším prostoru a čase okolo jednotlivých obcí resp. i tam, kde dojde ke kumulaci hluku způsobeného provozem na pozemních komunikacích a hlukem leteckým; pikantní je například „zjištění“, že se hluk v Nebušicích sníží. Atd.

3) Pro stavbu dráhy v současné době neexistuje platná územně plánovací dokumentace. Všechny dosud předložené podklady byly Nejvyšším správním soudem ČR a Ústavním soudem ČR zrušeny, protože nikdy neobsahovaly relevantní podklady i o vlivu stavby na životní prostředí.

4) Vláda České republiky v usnesení č. 413/98 ani v usnesení č. 145 ze dne 14. února 2001 neformulovala usnesení tak jak jej - nepravdivě - formuluje zpracovatel na str. 27.

5) Neřešené bezpečnostní riziko pro případy teroristických útoků a hlediska vojenského, kdy nejslabším místem obrany jsou významné komunikační uzly a tunely, příp. mosty pro svoji zranitelnost, obtížnou možnost obnovy a bezprostřední ohrožení civilního obyvatelstva.

6) Zrušení části R7 (před prahem VPD24) a převedení provozu na málo kapacitní větve mimoúrovňové křižovatky SO - J, vytvoří nepochybně předpoklady pro nehody u kterých nebude možno použít záchranných vrtulníků (vzhledem k přistávajícím letadlům).

7) Za nedostatečně analyzovaný považuji vliv prašných částic a působení aerosolů.

8) Upřednostňování zájmu jednoho soukromého subjektu před zájmy subjektů jiných, není v souladu s ústavním pořádkem ČR.

9) V plném rozsahu by měly být respektovány výsledky referenda, které se v Nebušicích a Přední Kopanině uskutečnilo v listopadu roku 2004 a ve kterém občané vyslovili jasné neústupné stanovisko k výstavbě nové dráhy na letišti Praha - Ruzyně. Rovněž občané jiných městských částí (Praha 6, 5, 8, 13, 17) a dalších obcí vyjádřili v peticích a protestech svůj nesouhlas se zátěží, vznikající provozem letiště Ruzyně.

B) Letiště Praha - Ruzyně má v současné době tři VPD, z nichž jedna je hlavní (24/06, délka 3715m) a druhá vedlejší a plnohodnotná (13/31 délka 3250m); VPD 04/22 o délce 2120m se nepoužívá.

Výkony letišť na jediné VPD v roce 2008: London Gatwick 34,179 mil., Dublin 23,5 mil., London Stansted 22,328 mil., Milano Linate 9,226 mil. Na letišti Praha - Ruzyně bylo v roce 2008 odbaveno 12,6mil. cestujících, z toho cca 60% tvoří tranzitní cestující. Lze tedy dovodit, že pro pokrytí dopravní obslužnosti České republiky leteckou přepravou (cca 5,5 mil. cestujících) - je současný dráhový systém plně dostatečný i pro příští desítky let.

Jsem toho názoru, že problém kapacity letiště Ruzyně není v počtu drah, ale je i v jejich technické a stavební vybavenosti, zabezpečovacích a navigačních systémech, využívání a nepochybně i v postupech (rozestupech) služeb řízení letového provozu. Na letišti Ruzyně byly postaveny dva velkokapacitní sklady zboží, ale žádný tuzemský dopravce žádné nákladové letadlo nemá. Nabízí se otázka proč nebyla pro přepravu zboží využita na příklad bývalá vojenská letiště v Mladé, Žatci, nebo v Hradčanech, případně jiná. Pozemní doprava na příjezdových komunikacích často kolabuje. Letiště nemá vyhovující silniční ani jiné spojení k centru města Prahy, ani k dalším směrům, což je důsledek neexistujícího okruhu kolem Prahy.

Činím závěr, že i po roce 2015 letiště vystačí s jednou dráhou. Vzhledem k tomu, že letiště má dráhy tři je jeho kapacita plně dostatečná.

Za nemravné považuji, že pro klíčový prostor, ve kterém se výstavba VPD a stavby související předpokládá a kde se uvažuje i se stavbami silničního okruhu, rychlostní komunikací, mimoúrovňových křižovatek, rychlodráhy, další výstavby na letišti např. multifunkční objekt, nový hangár G, stojánka pro motorové zkoušky, atd., velkoobchodní u Tuchoměřic (výstavba objektu Hypernova 6 byla dokončena), se nezpracovává jedna sumární EIA.

C) V případě, že by EIA měla být akceptována požadují, aby Ministerstvo životního prostředí stanovilo pro zpracovatele a předkladatele Letiště Praha Ruzyně tyto další podmínky:

1) Zpracuje srovnávací analýzu za období let 2004-2008 na minimálně 12ti významných (srovnatelných s Ruzyní počtem obyvatelstva v aglomeraci případně HDP/obyv.) evropských letištích o provozu a organizaci toku leteckého provozu, objemů přepravy osob a zboží za rok, přehledu intervalů mezi jednotlivými vzlety a přistáními, počtu pohybů v denní a noční době za rok v průměru a ve „špičkovém“ dni a hodině, počtu a směrů VPD a jejich délek, včetně způsobů řešení ochrany obyvatelstva a přírody před hlukem a škodlivinami, používaných kompenzací a provozních omezení ve vztahu k ochraně zdraví obyvatelstva. Část sledovaných letišť bude s křížujícími se VPD, část s paralelními a část s jednou VPD. Zjištěné údaje budou použity pro stanovení dalšího postupu stran výstavby dráhy.

2) Doplní záměr o závazná ustanovení:

- VPD 24L bude používána pouze pro přistání v době od 07.00hod do 19.00hod (pro vzlety pouze starty pro záchranu lidského života a mimořádných událostí); v sobotu, neděli a ve svátek pouze od 08.00 do 18.00.
- Noční provoz bude v době od 19.00 do 07.00 kategoricky zakázán (krom letů pro záchranu lidského života a mimořádných událostí).
- Příletové (odletové) tratě budou stanoveny tak, že nezasáhnou hlukem ani dalšími škodlivinami (aerosoly) sídelní celky na východě a severovýchodě Prahy.

Tyto podmínky (včetně významných finančních postihů pro provozovatele letiště za jejich porušení) bude garantovat příslušný orgán státní správy (vláda) před vydáním stavebního povolení. V návrhu uvedené Garance ředitele podniku Letiště Ruzyně a.s. považuji sice za zajímavé, ale bezpředmětné, protože nikdo nedonutí případné nástupce vedení letiště k jejich dodržování.

3) Dráha 24L bude mít stejný zeměpisný směr, jako dráha 24R. Po splnění této

Osová vzdálenost VPD 24L od VPD 24R bude dle předpisu L14 v rozmezí od 1035 do 1250 metrů.

4) Zajistí postavení a uvedení do provozu stání pro motorové zkoušky ještě před zahájením prací na výstavbě nové VPD a bez ohledu na to, zda nová VPD se bude stavět nebo ne. Bude stanoven jeho provozní řád, bude podrobena samostatnému posouzení EIA. Následně bude posouzen skutečný vliv hluku ve vztahu k předpokládané hlukové zátěži i nové VPD a přijata vhodná opatření.

5) Maximální délka nové VPD bude 3000 metrů (s posunutím prahu VPD dále od obce Nebušice).

Za tohoto předpokladu odpadne složitá výstavba tunelů a mostů zejména na východním konci VPD, nebude nutno trvale posunovat práh dráhy tak jak záměr navrhuje a i část západní bude stavebně značně zjednodušena o snížení hluku nemluvě.

6) Do severního prostoru obce Nebušice umístí dvě monitorovací čidla pro měření hluku, která budou součástí monitorovacího systému letiště zajišťovaná provozovatelem letiště. Požaduji abych byl min. 1x měsíčně o naměřených hodnotách informován. Informaci provést např. prostřednictvím úřední desky MČ Praha - Nebušice. Údaje budou sloužit i k sankcím, které budou hrazeny do rozpočtu MČ Praha - Nebušice s tím, že tyto prostředky budou použity vhodným způsobem ve prospěch občanů.

7) Do severního prostoru obce umístí automatický imisní monitoring jehož provozování bude provozováno v režimu státního systému. Požaduji abych byl min. 1x měsíčně o naměřených hodnotách informován. Informaci provést např. prostřednictvím úřední desky MČ Praha - Nebušice. Údaje budou sloužit i k sankcím, které budou hrazeny do rozpočtu MČ Praha - Nebušice.

8) Ověří vliv hluku uvažované nové VPD a dalších staveb nezávislou zahraniční laboratoří za předpokladu použití všech směrnic Rady (EHS), Komise (ES) a Evropského parlamentu, které se vztahují k výstavbě a provozování letišť. Investor výstavby nové VPD bude

realizovat závěry a doporučení této studie, kterou s jednotlivými obcemi dotčených provozem letiště Ruzyně projedná a odsouhlasí.

9) Autorizované a nezávislé lékařské instituci zadá zpracování studie přímých, nepřímých, kumulativních a synergických vlivů na zdraví obyvatel současným provozem letiště a výstavbou nové VPD dalších staveb, ve vztahu k: imisím, hluku, možným haváriím, vodohospodářské situaci, aerosolům vznikajícím provozem letadel atd. Investor výstavby nové VPD bude realizovat závěry a doporučení a studii předloží obcím dotčeným provozem letiště Ruzyně.

10) Navrhne optimální způsob, kterým jednotlivá provozní omezení využitelnosti dráhy budou garantována, včetně realizace oprávněných požadavků obcí, organizací, zájmových sdružení a jednotlivců, jakož i způsoby pro kompenzace vlivů na zdraví a majetky obyvatelstva.

11) Zajistí, aby letiště Praha Ruzyně, nebo další vlastník zhoršené životní podmínky způsobené provozem letiště kompenzovaly následovně;

- a. Občané s trvalým bydlištěm v hlukem dotčených lokalitách budou při svých cestách osvobozeni od placení letištních poplatků na letišti Praha Ruzyně;
- b. Zajistí, aby každý majitel nemovitosti, jehož stavba se nachází v ochranném hlukovém pásmu a byla kolaudována právoplatným kolaudačním rozhodnutím do dne právoplatné kolaudace nové dráhy obdrží jednorázovou kompenzaci ve výši 10mil Kč. Stejnou částku obdrží každý majitel pozemku za každý hektar pozemku, případně alikvotní částku, dle skutečné rozlohy. Další variantou kompenzací je stanovení koeficientu, na základě kterého se majitelům dotčených nemovitosti a pozemku bude každé tři roky vyplácet dorovnání ztráty hodnoty majetku (zisku);
- c. Zajistí, aby v novém hlukovém pásmu nebyla vyhlášována stavební uzávěra a neplatila žádná omezení pro majitele pozemků a nemovitostí (krom respektování překážkových rovin). V takovém případě by veškeré náklady na zabezpečení nemovitosti proti hluku nesl vlastník stavby, případně investor.

Teprve potom, jak tyto podmínky budou letištěm Praha, případně novým soukromým vlastníkem splněny provést nové posouzení záměru.

Souhlasím, že letiště je významným zaměstnavatelem i zdrojem značných příjmů ale tyto faktory by neměly být znehodnocovány megalomanskými projekty v jednom prostoru, zejména když jiná blízká letiště mohou část provozu převzít, vytvořit pracovní místa, snížit nezaměstnanost v daném regionu a letiště Ruzyně se nebude muset rozšiřovat směrem, k hlavnímu městu.

Vypořádání:

K bodu A)

1) Viz vypořádání typické připomínky č. 1 a 4.

2) Nutnost doplnění a přepracování vyplývá ze požadavku na doplnění od MŽP a není v rozporu se zák. č. 100/2001 Sb. v platném znění.

3) Viz vypořádání typické připomínky č. 5.

4) *Není jasné v čem je rozpor, ani jak se může projevit při posuzování vlivů na životní prostředí.*

5) *K této problematice existuje Letištní pohotovostní plán v souladu se zák. o civilním letectví, Bezpečnostní program podle zákona č. 59/2006 Sb., o prevenci závažných havárií a Havarijní plán Letiště Praha – Ruzyně podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách*

6) *Návrhy a projekty silnic musí splňovat příslušné zákonné předpisy a normy.*

7) *Problematikou tuhých znečišťujících látek se zabývá Rozptylová studie v ukazateli PM₁₀ v rozsahu dostatečném pro posuzování vlivů na životní prostředí, dále byla tato problematika doplněna vyžádanou Rozptylovou studií pro frakci PM₁₀ se zohledněním sekundární prašnosti, která je přílohou tohoto posudku.*

8) *Není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí dle zák. č. 100/2001 Sb.*

9) *Referendum může být podkladem pro samosprávné nebo politické rozhodnutí, v procesu EIA je nezbytné postupovat podle zák. č. 100/2001 Sb.*

K bodu B) Charakteristika záměru, jeho rozsah a kapacity jsou věci oznamovatele – viz vypořádání typické připomínky č. 4.

Jedna sumární EIA se nezpracovává proto, že dle zák. č. 100/2001 Sb. se EIA zpracovává pro záměr jednoho oznamovatele, který je tímto oznamovatelem navržený, zároveň je EIA nezbytným podkladem pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona na konkrétní záměr. Tomuto záměru a oznamovateli jsou také v rámci procesu EIA uloženy podmínky k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí. Je zřejmé, že VPD, silnice nebo obchodní záměry mají různé oznamovatele a byla resp. budou vydána samostatná územní rozhodnutí.

Uvedený požadavek částečně plní SEA – což je proces posuzování vlivů na životní prostředí na koncepce a územní plány a jejich změny. SEA ovšem nemůže pracovat s tak podrobnými vstupy, jako EIA, v případě územního plánu může posuzovat funkční využití ploch, které jsou náplní územního plánu nebo jeho změny, nikoli konkrétní záměry.

K bodu C)

1) *Posuzování vlivů na životní prostředí se provádí vzhledem k národní a evropské legislativě, nikoli vzhledem k postupům na jiných letištích. Na druhé straně byly zahraniční zkušenosti oznamovatelem použity při návrhu záměru.*

2) *V podmínkách návrhu stanoviska jsou uvedeny mj. následující podmínky, které vyplývají z procesu EIA:*

v rámci denního provozu bude uplatňována následující preference drah pro vzlety a přistání:

- **RWY 06L/24R bude v denní době primárně používána pro vzlety**
- **RWY 06R/24L bude v denní době primárně používána pro přistání**
- **RWY 13/31 nebude v denní době za standardního provozu pro vzlety a přistání používána**

- **vzlety a přistání z a na RWY 13/31 v denní době pouze v případech:**
 - o **kdy je RWY 06L/24R uzavřena pro vzlety a přistání**
 - o **kdy je RWY 06R/24L uzavřena pro vzlety a přistání**
 - o **pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu**

pro omezení hluku z nočního provozu budou uplatňována následující opatření:

- **RWY 13/31 a RWY 06R/24L budou uzavřeny pro noční provoz s výjimkou následujících případů:**
 - o **vzlet nebo přistání z/na RWY 06R/24L bude možné pouze v případě, že RWY 06R/24L je uzavřena pro vzlety a přistání**
 - o **vzlet nebo přistání z/na RWY 13/31 bude možné pouze v případě, že obě RWY 06R/24L jsou uzavřeny pro vzlety a přistání, nebo pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu**
- **rozsah leteckého provozu v noční době bude omezen na 5% maximálního počtu pohybů v charakteristickém letovém dni**
- **do nočního provozu LKPR budou připouštěna pouze letadla o MTOW do 100 t, vyhovující hlukové kategorii LKPR 1 a 2, respektive letadla o MTOW nad 100 t vyhovující hlukové kategorii LKPR**
- **letecký provoz v noční době bude plánován tak, aby nedošlo k překročení zavedené hlukové kvóty**

Podmínky stanoviska EIA, které se stanou součástí územního rozhodnutí a stavebního povolení jsou platné pro uvažovaný záměr bez ohledu na případné změny provozovatele záměru.

3) Minimální boční odstup pro nezávislé operace na rovnoběžných drahách je podle leteckých předpisů 1 525 m, což je také boční odstup uvažované paralelní dráhy RWY 06R/24L.

4) Stání pro motorové zkoušky v severní hangárové zóně je součástí uvažovaného záměru a jeho realizace je ošetřena následující podmínkou:

v rámci dostavby letiště bude vybudováno nové stání pro motorové zkoušky letadel, opatřené protihlukovým vybavením, které zajistí dodržení limitů hluku z motorových zkoušek letadel v okolí LKPR, a to včetně zkoušek s vyvedením na maximální režimy

5) Stavební délka nové paralelní vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24L je navržena 3550 m s trvale posunutým prahem dráhy o 150 m.

6) V podmínkách návrhu stanoviska jsou uvedeny mj. následující podmínky, které vyplývají z procesu EIA:

počet měřících stanic systému monitoringu hluku bude rozšířen tak, aby umožnil komplexní kontrolu hluku z provozu na všech drahách dráhového systému letiště Praha/Ruzyně

system monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži okolí, o dodržování podmínek ochranného

hlukového pásma a o dodržování stanovených postupů ke snížení hluku letadel; bude rozdělen na samostatné závěry ve vztahu k limitům hluku pro denní a noční dobu

7) K tomuto bodu je v návrhu stanoviska stanovena následující podmínka:

součástí monitoringu složek životního prostředí souvisejících se zprovozněním paralelní RWY 06R/24L bude pravidelné periodické ověřování imisní situace zájmového území okolí letiště s využitím mobilní měřicí techniky se zahrnutím oxidu dusičitého, suspendovaných částic PM_{10} a $PM_{2,5}$ a vybraných těkavých organických látek; rozsah a četnost monitoringu, výběr lokalit a délka periodického měření bude konzultována s orgánem ochrany ovzduší a orgánem ochrany veřejného zdraví

8) Směrnice EU jsou implementovány do národní legislativy, se kterou je záměr v souladu. Obce se vyjadřují k procesu EIA i ke všem dokumentům dle stavebního zákona.

9) Požadované vlivy řeší proces EIA, na kterém se podílejí příslušně autorizované osoby, jak pro posuzování vlivů na životní prostředí, tak pro posuzování zdravotních rizik. K procesu EIA se vyjadřují všechny dotčené obce.

10) Tento optimální způsob je řešen prostřednictvím podmínek stanoviska EIA.

11) a) a b) Opatření tohoto typu (nad rámec plnění podmínek stanoviska EIA) mohou být řešena v rámci samostatných dohod o dobrém sousedství mezi oznamovatelem a jednotlivými obcemi (mimo zákonný proces EIA). Oznamovatel původně uvažoval o větším rozsahu ochranného hlukového pásma, které by mu umožňovalo provedení protihlukových opatření i v oblastech mimo limitní izofonu. Vzhledem k tomu, že nedošlo k dohodě se všemi dotčenými obcemi, je v návrhu stanoviska uloženo navrhnout ochranné pásmo striktně v rozsahu limitní izofony.

c) Stavební uzávěra je výsledkem rozhodnutí v územním řízení, při kterém se vymezuje území, ve kterém se trvale nebo dočasně zakazuje, nebo omezuje stavební činnost, hlavně pokud by mohla ztížit nebo znemožnit budoucí využití území, nebo jeho organizaci podle připravované územně plánovací dokumentace. Proces EIA nutnost stavební uzávěry v OHP nesignalizuje. Ovšem územně plánovací dokumentace obce je samosprávný akt, který proces EIA ani oznamovatel svou aktivní činností nemůže zásadně ovlivnit.

V OHP je přímo zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně zdraví direktivně stanoveno, že: „U bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu, staveb pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobných staveb umístěných v ochranném hlukovém pásmu je provozovatel letiště na základě odborného posudku vypracovaného na jeho náklad povinen postupně provést nebo zajistit provedení protihlukových opatření...“

JUDr. Zdeněk Obšnajdr, MUDr. Miroslava Obšnajdrová, Ing. Irena Kučerová, Ing. David Kučera, Dr. Jiří Rathouský, Ing. Zora Rathouská, Ing. Jiří Rathouský, Bc. Adéla Rathouská, Mgr. Danuše Rathouská, Bc. David Rathouský

V této věci jsme Ministerstvu životního prostředí předložili v zákonných lhůtách naše vyjádření z 15.10.2005 a ze 3.2.2008, v němž jsme upozornili na mimořádně závažné nedostatky této dokumentace. S politováním konstatujeme, že zpracovatel dokumentace - neexistující právní subjekt - ECO-ENVI-CONSULT nerespektoval požadavky Ministerstva

životního prostředí ČR na dopracování této dokumentace a v plném rozsahu rovněž ignoroval naše zásadní připomínky, které jsme nuceni opětovně zdůraznit:

1. Ve vyjádření z 3.2.2008, které bylo doručeno vašemu ministerstvu dne 4.2.2008, jsme poukázali v bodě 2 na skutečnost, že zpracovatel zcela ignoroval náš požadavek, aby rozptylová studie v souladu s platnými právními předpisy byla zpracována tak, aby v plném rozsahu bylo postihnuto kumulativní působení emitovaných škodlivin ze všech konkrétních investičních záměrů uvažovaných v zájmovém území MČ Praha-Suchdol ve smyslu I0i zákona č. 100/2001 Sb. V zájmu stručnosti odkazujeme na bod 2 našeho vyjádření z 3.2.2008, na kterém v plném rozsahu trváme.

V této souvislosti upozorňujeme, že Nejvyšší správní soud rozsudkem z 30.10.2008, č.j. Ao 2/2008-62, zrušil Opatření obecné povahy č. 1/2008, kterým se vydává změna Z 1000/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, schváleného usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 18/51 z 19.6.2008 v části týkající se Silničního okruhu kolem Prahy v úseku Ruzyně-Březiněves a dále v části týkající se právě letové dráhy Letiště Ruzyně RWY 06R/24L, a to právě z toho důvodu, že nebyly posouzeny tyto změny územního plánu v souhrnu, tedy v režimu SEA, ale v režimu EIA, tedy každý tento investiční záměr samostatně. V tomto směru odkazujeme na str. 82 až 84 citovaného rozsudku, v němž je přesně specifikováno hrubé porušení ust. § I0i zákona č.100/2001 Sb. odborem životního prostředí Magistrátu hl.m.Prahy, který ve svém stanovisku ze 17.3.2005 vůbec neprovedl posouzení změny Z 939/05 zahrnující právě novou leteckou dráhu RWY 06R/24L, neboť tato změna územního plánu byla do změny Z 1000/00 včleněna až v září 2006. Tyto právní závěry rozsudku Nejvyššího správního soudu jsou přitom v plném souladu se stanoviskem odboru ochrany ovzduší MŽP ze dne 12.3.2001, č. j. 737/740/01, na které jsme odkazovali v našem vyjádření ze dne 3.2.2008.

Pro úplnost je nutno podtrhnout, že současné řízení o konceptu územního plánu hl. m. Prahy, o němž proběhlo veřejné projednání dne 23.10.2009, opět v části „Vyhodnocení vlivů Konceptu územního plánu na udržitelný rozvoj území“ v příloze č. 5 - Rozptylová studie, zpracovatel ATEM s.r.o., Praha 4, Hvoždanská 3, vůbec neposuzuje vliv nové letové dráhy RWY 06/24L na životní prostředí a jde tedy o totéž hrubé pochybení, které bylo napadeno Nejvyšším správním soudem v rozsudku z 30.10.2008.

2. Zpracovatel dokumentace nevzal v úvahu naše zásadní připomínky v bodě 3 našeho vyjádření z 3.2.2008, v němž jsme požadovali zpracování nové studie hluku, s tím, že v této nové studii hluku budou v plném rozsahu zohledněny všechny zásadní připomínky ing. Josefa Drahoty, autorizované osoby a v návaznosti na zpracování nové studie hluku bude rovněž zpracována nová studie „Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví“, která byla v dokumentaci podle stavu k 3.2.2008 obsažena v příloze č. 15.

Na stanovisku obsaženém v bodě 3 našeho vyjádření z 3.2.2008 kategoricky trváme a žádáme, aby MŽP ČR uložilo zpracovatelům dokumentace její zásadní přepracování podle našich připomínek.

Vypořádání:

1. Kumulativní působení vlivů na životní prostředí bylo v dokumentaci EIA provedeno v míře dostatečné pro proces EIA. Ovšem pokud se týká vlivů všech konkrétních záměrů umístěných v daném území, pak lze odkázat na ve vyjádření citovaný rozsudek NSS, kde se mimo jiné uvádí: "Pouze při posouzení koncepce SEA je možno hodnotit vzájemné vlivy všech konkrétních záměrů umístěných v daném území." Jedná se tedy o připomínku k procesu SEA a dokumentace EIA je součástí procesu EIA.

2. Ing. Josef Drahota není autorizovanou osobou ani pro posuzování vlivů na životní prostředí a ani pro posuzování zdravotních rizik.

K jeho Posudku je možno sdělit následující:

- *hluková studie k EIA nemá hledat řešení, porovnává výsledný a výchozí stav*
- *velké rozptyly trajektorií letu jsou doloženy řadou obrázků, opatření k jejich omezení je v dodatku C; nominální dráhy letu použité při výpočtu jsou rovněž uvedeny v obrázcích a odvozené rozptyly, vztažené k nominálním drahám, jsou součástí zadání výpočtů*
- *postupy provedení vzletu stanoví předpis ICAO (a předpis L 8168 Provoz letadel – letové postupy) a nemohou být výstupem hlukové studie*
- *vizuální přiblížení jsou ojedinělá a neovlivní průběh izofon; jejich budoucí omezení stanoví dodatek C*
- *manévry letadel při přiblížení se provádí zcela nahodile a to vždy v zájmu bezpečnosti letu, v některých případech pro vyrovnání rozestupů mezi letadly na přistávacím paprsku; při současném kapacitním omezení dráhy do nich nelze zasahovat, ovlivňují je i povětrnostní poměry*
- *řazení letadel do kategorií je statisticky oprávněné u všech modelů výpočtu a u modelů CADNA, LIMA a dalších jsou jedinou možností k zadání dat; modely takto reagují na ustanovení předpisů ECAC.CEAC Doc. 29 a dokumentu WG-AEN Uplatňování principů správné praxe při mapování hluku z ledna 2006*
- *u většiny modelů, zvláště těch kde se uplatňují statistické principy (což jsou v konečném důsledku všechny) se profil terénu zanedbává, neboť řešený problém je třírozměrový a při přeletu letounu se vlivy ztrát vznikajících při šíření zvuku v přízemních výškách vylučují; chyby vyvolané různou nadmořskou výškou (vzdáleností letoun-země) jsou malé, v řádu desetin dB (v okamžité hladině, nikoliv v ekvivalentní hladině) a považují se za rezervu výpočtu;*

uváděný příklad Tuchoměřic není v okolí letiště Ruzyně ojedinělý, vyplývá především z toho, že hranice OHP je vytyčena dohodou a letiště Ruzyně i tam, kde nemusí, poskytuje zvukoizolační okna,

- *pozemní hluk stacionárních zdrojů (motorové zkoušky letadel) nesouvisí s výstavbou paralelní RWY a je řešen samostatně, jak se ostatně uvádí v kap. 8.6;*
- *pojždění a brzdění letadel je součástí výpočtového postupu zvoleným modelem, nijak nedeformuje dokládání hlukové zóny*

K akustickým studiím pro proces EIA pro Letiště Prahy Ruzyně – paralelní RWY byla zpracována nezávislá expertiza Posouzení zhodnocení hluku v hodnocení celkového

ekologického dopadu (Eurocontrol, Brusel, Listopad 2008) na základě požadavku Prahy 6 a ministerstva dopravy.

V závěrech této nezávislé expertizy je mj. uvedeno:

„Model hluku Cadna-A a metodologie pro jeho použití při vypracování map hluku splňuje dobrou praxi a je v souladu s ECAC Doc 29 2. verze (1997). Tato druhá verze ECAC Doc 29 je doporučována směrnicí 2002/49/ES vztahující se na hodnocení a řízení ekologického hluku. ECAC Doc 29 je však nyní ve své 3. verzi (2005) a soulad s touto aktualizovanou verzí je pokládán za nejlepší praxi. Zatímco model Cadna-A nevyhovuje 3. verzi ECAC Doc 29, může být stále pokládán za dostatečně spolehlivý pro účely rozhodování o politice. To je demonstrováno používáním Cadna-A Českou republikou, aby tato splňovala své povinnosti podle směrnice 2002/49/ES, a tudíž je akceptován jak českým státem, tak Evropskou komisí. Také je používán jako základ plánu hlučnosti Letiště Praha českým Ministerstvem dopravy.

Také je používán jako základ plánu hlučnosti Letiště Praha českým Ministerstvem dopravy.

Předpoklady a výsledky použité k sestavení map linií hluku prezentované ve zprávě EIA mohou být považovány za spolehlivé pro účely zásadních politických rozhodnutí.

Všeobecné návrhy na zmírnění dopadů používané na základě modelování hluku ve zprávě EIA splňují nejlepší praxi a jsou stejně komplexní jako návrhy podobných letišť v Evropě. Mohou však existovat příležitosti vypracovat místně pokročilejší návrhy na zmírnění dopadů, tak jak budou pokračovat zkušenosti s novou dráhou a objeví se technologie a možnosti Řízení letového provozu.“

Z uvedeného lze usoudit, že použití stejné metody (ECAC Doc 29) a modelu hluku (Cadna A) v případě Letiště Praha Ruzyně je spolehlivé a pro proces EIA plně dostatečné.

Leonard a Eva Koneční

Jako občané trvale žijící v Lysolajích, které leží v ose plánované RWY nesouhlasíme se zvyšováním provozu na letišti Praha Ruzyně. Uskutečnění tohoto záměru by způsobilo zvýšení hluku a emisí nad hygienické normy, čehož dokladem je snaha předkladatele záměru o zahrnutí naší obce do „Ochranného hlukového pásma“ ve kterém je možno tyto normy překračovat. Nesouhlasíme s naším zařazením do „rezervace pro vymření“.

Proto žádáme vydání nesouhlasného stanoviska k tomuto záměru.

Vypořádání:

Viz vypořádání typické připomínky č. 2.

Mgr. Hana Bartoníčková

Příloha č. 20 „Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví“ (dále jen Posouzení) je zpracována vágně, nepřesně, pouze na základě odhadu nikoli na přesné znalosti „terénu“, správných dat a odpovídajících ukazatelů, Zpracovatel vychází z nepřesných čísel počtu osob a dotčených území, prokazuje neznalost terénu a celé problematiky. V Posouzení je řada slepých míst,

řada evidentně záměrně opomíjených a neodpracovaných témat. Jako takové Posouzení nepřináší jasné a pravdivé informace o současném stavu vlivu hlukové zátěže na zdraví dotčených obyvatel a ani z hlediska predikce do budoucna nepřináší jasné, pravdivé a realistické informace. (Jedná se o informativní srovnání, uvádí sám zpracovatel na str. 41.)

Posouzení nepřináší jasné zhodnocení, zda záměr ohrožuje či neohrožuje zdraví dotčených obyvatel ani jaká opatření by bylo nutné pro realizaci záměru na ochranu zdraví učinit. Jako takové ho nelze považovat za relevantní odborný podklad pro rozhodnutí, zda záměr realizovat či nikoli a na takový se nelze odvolávat v případě realizace záměru.

Konkrétní výtky a připomínky k Posouzení

Způsob vymezení cíle Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví

Zpracovatel zužuje cíl Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví na statistické ukazatele nárůstu počtu obyvatel exponovaných území. Cílem zpracovatele není prokázat míru škodlivosti hluku na zdraví obyvatel, ale prokázat, že únosnost změny území závisí pouze na změně (nárůstu) počtu obyvatel, kteří se v daném území narodí nebo se do něho přistěhují. Ve vztahu k budoucím obyvatelům, kteří se do daného území přistěhují, zaujímá stanovisko, že je to čistě jejich odpovědnost, že se do dané území nastěhovali a že tedy nepředstavují překážku pro realizaci záměru. Zpracovatel opomíjí skutečnost, že zprovozněním paralelní dráhy evidentně dojde:

ke změně území zasaženého hlukem,

ke změně (navýšení) akustické zátěže pro stávající i budoucí obyvatele území,

k zásadnímu negativnímu dopadu na životní podmínky obyvatel a zejména negativnímu dopadu na zdraví dotčených obyvatel.

Studie také vůbec neposuzuje změnu hlukového zatížení a její dopad na zdraví těch obyvatel, kteří jsou již řadu let hlukem zasahováni a v případě výstavby nové paralelní dráhy i nadále budou. Studie z posouzení vylučuje pouze území, jejíž obyvatelé hlukem v současné době dotčeni jsou, ale v budoucnu by být neměli a pro zpracovatele nevýznamnou skupinu studentů České zemědělské univerzity.

Omezení nočního provozu - nedostatečná garance a nemožnost vynutitelnosti závazku v budoucnu

Zpracovatel tvrdí, že, „provozem na dráhovém systému s paralelní dráhou 06R/24L bude výrazně omezen pohyb nočních pohybů (letů) na hlavní dráze 06L/24R na max. 40 při srovnání s výchozím stavem 46 nočních pohybů (rok 2006) a současným stavem 58 pohybů (2008).“ str. 41., avšak:

slibovaných 40 nočních letů, doporučených WHO jako maximální možný z hlediska ochrany zdraví exponovaných obyvatel, však představuje počet nočních letů v charakteristickém letovém dni. O skutečném počtu nočních letů v jednotlivých dnech tato kvóta nic nevyovídá! Závazný limit pro noční lety za každý den není stanoven, stejně ani tak frekvence ani kumulace letů za danou noc! V praxi to může znamenat, že průměrný počet 40 nočních letů připadající na charakteristický letový den bude dosažen i situací, kdy během noci přistane (vzlétne) 100 letadel. Tvrzení o 40 nočních letů je tedy jednoznačně zavádějící a není o něm řečena celá pravda.

Garance počtu 40 nočních letů je vypočítána jako 5% celkového počtu pohybů v charakteristickém letovém dni. V roce dosažení cílové kapacity letiště v roce 2020 Pouze na tento rok se ale vztahuje garance 40 letů za noc, na roky před rokem 2020 a roky po něm už ne! Pokud by tak došlo k naplnění cílové kapacity letiště ještě před rokem 2020 nebo až po tomto roce, garance 40 nočních letů by nebyla vůbec uplatnitelná!

Při překročení cílové kapacity letiště stanovené by se počet letů dále vypočítával jako 5% podíl z aktuální maximální kapacity letiště, tedy by mohlo dojít ke značnému nárůstu počtu nočních letů a tím i větší zátěži exponovaných obyvatel! Pochybnosti o úmyslu provozovatele nedodržovat deklarovaný počet nočních letů svědčí i záměr provozovatele rozšiřovat území OHP z důvodu nočního provozu!

Provozovatel letiště také nenabízí žádné v budoucnu právně vynutitelné závazky na dodržování proklamovaného počtu 40 nočních letů. V Akčním plánu navrhované kroky vedoucí ke snížení nočního provozu jsou pouze záruky současného představenstva Letiště Praha, a. s. a jsou založeny pouze na důvěře veřejnosti v „dobré úmysly“ vedení společnosti Letiště Praha, a. s. Takto deklarované záruky lze zcela jednoznačně považovat za pseudozáruky a to i na základě skutečnosti, že Letiště Praha, a.s., v současné době nedodrжуje stanovené limity pro noční provoz a hlukovou zátěž dotčených území.

Uvedené skutečnosti prokazující zcela nedostačující garanci 40 nočních letů je o to závažnější, že zcela prokazatelně má rušení leteckým hlukem vysoce negativní vliv na zdraví člověka, jak sám zpracovatel opakovaně uvádí. Namísto doporučení na eliminaci nočního leteckého provozu na minimální možnosti míru co do četnosti i hladiny hlukové zátěže, které by byli také v souladu s doporučeními WHO, však zpracovatel pouze konstatuje, že počet osob vystavených nočnímu hluku v budoucnu vzroste.

S ohledem na zhodnocení škodlivého účinku na zdraví nočního provozu se zpracovatel nezajímá o vytipování té části populace, které doposud jsou a spolu s výstavbou nové dráhy i nadále budou ve spánku rušeni hlukem v hladině 40-45 dB. Svě záměrné opomenutí vysvětluje tvrzením, že v Praze a jejím blízkém okolí je hluk z letecké dopravy přerušen hlukem z jiných zdrojů, (str. 64). Toto tvrzení je zcela alibistické a neodpovídá skutečnosti. Mnoho částí leteckou dopravou dotčených obcí a městských částí nejsou kromě hluku z letecké dopravy zatíženy žádným jiným provozně - technickým (dopravním) hlukem a letecká doprava je jediným zdrojem rušivého, obtěžujícího a zdravotně závadného hluku!

Počty a „kategorie“ obyvatel

Zpracovatel pracuje s prokazatelně nesprávnými údaji o počtu osob žijících na posuzovaném území a z toho nesprávně odvozuje i počet exponovaných osob v budoucnu.

- Z hlediska vlivu hluku na zdraví dotčených obyvatel zpracovatel vůbec nepracuje s jednotlivými kategoriemi osob (děti, mladiství, populace v produktivním věku, senioři, zdraví, chronicky nemocní, těhotné ženy, osoby vystavené mírné hlukové zátěži, střední a vysoké, osoby vystavené hluku krátkodobě, dlouhodobě, především ve dne, převážně v noci apod.). Tomuto rozlišení se při posuzování škodlivého účinku hluku jednoznačně vyhýbá, ačkoli je evidentní, a sám zpracovatel to uvádí, že jednotlivé věkové kategorie jsou vůči hlukové zátěži různě imunní (např. str. 17, poškození sluchu u citlivých skupin populace). Nedostatek v rozlišení jednotlivých věkových skupin a míry expozice hluku lze považovat za velice závažné neboť, rozlišení mělo

být základem pro doporučení či nedoporučení, realizace záměru a pro stanovení konkrétních opatření na ochranu zdraví jednotlivých skupin obyvatel!

Zpracovatel vyjadřuje kladné stanovisko k realizaci záměru i na základě skutečnosti, že zprovozněním paralelní dráhy by měl být exponován menší počet obyvatel. Toto stanovisko je však nutně považovat za zcela nemorální, neboť ukazatel počtu osob dotčených hlukem z letecké dopravy nemůže být důvodem pro doporučení realizace záměru. Právo menšího počtu osob na ochranu zdraví nemůže být upozaděno před právem na ochranu zdraví většího počtu osob!

Opomenutí provedení synergie negativních vlivů

Zpracovatel zcela vědomě opomenul posouzení součinnosti vícero zdrojů negativní hlukové zátěže i jejího dopadu na zdraví obyvatel. Svoje opomenutí vysvětluje nedostatečnými možnostmi pro provedení takovéto analýzy. Takovéto opomenutí je třeba považovat za velice závažné, neboť expozice obyvatel vícero zdrojům negativní hlukové zátěže má pro dotčené obyvatele zcela negativní dopad na kvalitu jejich života, resp. zdraví. Tak např. obě paralelní dráhy 06L/24R a 06R/24L budou od sebe vzdáleny 1525 m. V případě, že bude vybudován severní okruh pražského okruhu, ocitne se určitá část obyvatel v území zvýšené hlukové zátěže (včetně zvýšené zátěže emisní). Zpracování synergie negativních vlivů z jednotlivých zdrojů hluku je proto velice důležitým krokem vedoucím k vytipování nejkritičtějších míst z hlediska dopadu na zdraví obyvatel a její opomenutí z důvodu nedostačujících vhodných vstupních dat je nutně považovat za neospravedlnitelné a to i s ohledem na skutečnosti, že provozovatel letecké dopravy neposkytuje žádné garance ohledně plánovaného využívání budoucích drah. Není tedy zaručeno, že v budoucnu nedojde k využívání obou paralelních drah ve stejné či obdobné míře, jako je v současné době využívána dráha 06L/24R.

Nesprávná charakterizace rizika

U rušení spánku a obtěžování hlukem zpracovatel nesprávně uvádí, že dominantním zdrojem hluku v obci Horoměřice je v současné době silniční doprava. Toto tvrzení není pravdivé, neboť všichni obyvatelé obce Horoměřice jsou exponováni hluku z letecké dopravy. Hluku ze silniční dopravy je exponována pouze část obyvatel obce Horoměřice a to rozdílně míře v denní a noční dobu.

U posuzování vlivu hluku na nárůst rizika hypertenze zpracovatel používá nesprávné ukazatele hlukové zátěže. V případě hypertenze u obyvatel zasažených hlukem „pouze“ během dne používá zpracovatel ukazatel noční hlukové zátěže a dochází k závěru, že pro ně žádné riziko hypertenze není. Pro obyvatele zasažené hlukem ve dne i v noci konstatuje, že u nich neshledal jakékoli riziko hypertenze vyvolané nočním provozem.

- U posuzování rizika infarktu myokardu zpracovatel zcela vyřadil obec Horoměřice a Přední Kopaninu a došel k závěru, že v těchto lokalitách bude riziko navýšení infarktu nulové a to s odůvodněním, že použití ukazatele pro L_{dvn} je v těchto lokalitách nevhodné, neboť tato území budou leteckým hlukem zasažena zejména v noci (str. 54) a nikoli během dne. K takovému způsobu vykázaní rizika se zpracovatel uchýlil i přestože sám opakovaně v Posouzení uvádí, že noční hluk je z hlediska dopadu na zdraví člověka nejvíce rizikový! Konstatováním, že navýšení rizika infarktu bude v Horoměřicích a Přední Kopanině nulový si odporuje se závěrem o nárůstu rizika

hypertenze, u kterého počítá s nárůstem o 100% a také se skutečností, že mimo rok 2020 bude noční provoz s největší pravděpodobností probíhat 365 dní v roce bez jakýchkoli omezení!

Znehodnocování majetku a nedostatečné respektování práva na osobní vlastnictví

- Na straně 31 zpracovatel uvádí, že u staveb uvedených v odst. 3, str. 31 „u bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu, staveb pro sociální a zdravotní účely a funkčně obdobných staveb umístěných v ochranném hlukovém pásmu, u kterých by podle odborného posudku provedená protihluková opatření nezajistila dodržování hygienických limitů; může příslušný správní úřad zahájit řízení o změně v užívání stavby nebo o jejím odstranění“. Přestože Posouzení dopadu na majetek hlukem z letecké dopravy postižených obyvatel není předmětem Posouzení, je třeba upozornit na to, že zpracovatelem zmíněné způsoby řešení nemožnosti dosažení účinnosti protihlukových opatření nezahrnují nárok majitelů nemovitostí na odškodnění (odkoupení) dané nemovitosti původcem zdroje leteckého hluku. Zcela opomíjeno a porušováno je tak právo na vlastnictví soukromého majetku a ochranu soukromého majetku! Obyvatele leteckou dopravou dotčených území nejsou původci negativních projevů letecké dopravy a jako takoví nemohou nést důsledky jakoby sami byli jejich pachatelé.

Paradoxnost závěru Posouzení

- V závěru Posouzení zpracovatel konstatuje, že přivádění nových obyvatel do území zatížených hlukem je z hlediska zdravotního nevhodné a tím z hlediska celospolečenského nežádoucí a nabádá dotčené obce a městské části k opatrnému a uvážlivému plánování rozvoje ploch určených k bydlení na jejich území. Přes tento negativní závěr zpracovatel neuvádí žádná doporučení na ochranu zdraví současných ani budoucích osob žijících v daných lokalitách! Stávající i budoucí obyvatelé exponované jednotlivým formám hluku z letecké dopravy tak nechávají zcela k dispozici neomezenému rozvoji Letiště Praha a.s., a bez nároku na ochranu před působením negativních vlivů hluku a emisí z letecké dopravy!

Shrnutí připomínek

1. Přesto, že se v Posouzení na mnoha místech konstatuje, že noční průvoz je z hlediska dopadu na zdraví člověka nejvíce škodlivý, Posouzení neobsahuje žádné konkrétní závazné a v budoucnu vynutitelné garance omezení nočního provozu na deklarovaných max. 40 nočních letů. Poskytované záruky jsou nejsou v budoucnu právně vynutitelné a jsou pouze pseudozárukami Deklarovaných 40 nočních letů také představuje pouze průměrný počet letů v charakteristickém letovém dni nikoli max. počet letů za každý den (noc). Záměr tak nerespektuje doporučení WHO na ochranu zdraví před nočním leteckým provozem.

2. Zpracovatelem nebylo posouzeno ani vyloučeno ohrožení veřejného zdraví v případě realizace záměru a to i přesto, že v závěru Posouzení prohlašuje, že přivádění nových obyvatel do území zatížených hlukem je z hlediska zdravotního nevhodné a tím z hlediska celospolečenského nežádoucí.

3. V Posouzení jsou uváděny prokazatelné nesprávné a nepřesné údaje o změně území zatížených nadměrným hlukem a počtu zatížených obyvatel a zhodnocení dopadu na jejich zdraví.

4. Posouzení nepřináší žádné garance navrženého způsobu fungování dráhového systému letiště Praha - Ruzyně po realizaci záměru ani informaci o konečné kapacitě letiště.

Vypořádání:

K úvodu - viz vypořádání typické připomínky č. 3.

Ke způsobu vymezení cíle Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví: viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K omezení nočního provozu – viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K počtům a „kategoriím“ obyvatel - viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K opomenutí provedení synergie negativních vlivů – viz vypořádání typické připomínky č. 12. Vlivy imisní i hlukové zátěže byly v rámci dokumentace posouzeny ze všech významných zdrojů. V příloze 20 Dokumentace, je popsána možnost hodnocení synergických účinků hluku, na str. 28 je uveden graf, který podrobně ilustruje synergické působení hluku z leteckého provozu a silniční dopravy. Zároveň je uvedeno, že z hlediska odborného posouzení vlivu hluku na zdraví z dopravy není uplatňováno v legislativě České republiky tzv. synergické posouzení vlivu hluku z více dopravních zdrojů. To, že není k dispozici žádná závazná metodika pro synergické posouzení vlivů hluku z různých zdrojů vyjádřené jedním číslem není chybou ani opomenutím posouzení.

To, že není k dispozici žádná závazná metodika pro synergické posouzení vlivů hluku z různých zdrojů vyjádřené jedním číslem není chybou ani opomenutím posouzení. A tato metodika neexistuje z důvodů rozdílného působení hluku z jednotlivých zdrojů.

K nesprávné charakterizaci rizika Zpracovatel posouzení musí postupovat dle příslušných metodik uvedených v posouzení.

K znehodnocování majetku a nedostatečné respektování práva na osobní vlastnictví – Připomínka směřuje k citaci zákona o veřejném zdraví, proces EIA nemůže tento zákon nijak měnit.

Paradoxnost závěru Posouzení – v Návrhu stanoviska je uvedena řada podmínek pro snížení a eliminaci vlivů na životní prostředí v prostorech se stávající obytnou zástavbou a zároveň podmínek ke striktnímu omezení hluku z letecké dopravy.

Ke shrnutí připomínek

1. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

2. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

3. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

4. Navržený způsob fungování dráhového systému letiště Praha - Ruzyně po realizaci záměru je stanoven podmínkami návrhu stanoviska EIA. Tyto podmínky se následně stanou podmínkami územního rozhodnutí. V případě požadavku na jejich změnu by musel proveden nový proces EIA.

Miroslav Hodek

Vážená paní, pane

Po přečtení této dokumentace je vidět, že vše je v normě a bude nová dráha schválena, měření z roku 2004 a dále se mě ovšem nepozdává z toho důvodu, že nebere v potaz budoucí provoz např. v roce 2020, kdy má být již plná kapacita letiště v provozu a má se odbavit přes 21,2 mil. cestujících, ten provoz si dnes nedovede nikdo představit, spoléhat se na nižší hlučnost letadel, nižší zplodiny atd. zcela nelze. Víím, že jako občan můj názor nebude brán v potaz, neboť zájmy finanční a jiných zainteresovaných stran si prosadí svoji vůlí, bez ohledu na zdraví a užívání vlastního majetku (např. zahrad atd.) občanů, kteří musí strpět letecký provoz. Mám již bohaté zkušenosti s provozem Ruzyňského letiště a to v obci Malé Kyšice, stížnosti směřované na všechny strany sou marné, zvláště v létě Člověk nemůže užívat zahradu, v noci mít otevřené okno, ani v blízkém CHKO Křivoklátsko není klid, pokud každých 40 sekund přistává letadlo přes den a celou noc létají také (není výjimkou v létě od 23.00 do 1.15 i 25 přeletů), řekněte kde si má člověk odpočinout, po mnoha stížnostech se to trochu minulý rok zlepšilo, ovšem aby to nebylo pouze v důsledku krize (mohu poskytnout x mailů z komunikace se správou letišť). Musel jsem kvůli únavě z nevyspání vyhledat lékařskou pomoc. Nebudu se již dále rozepisovat, prostě je to peklo pokud žijete pod přistávající dráhou.

Můj názor je takový, že nová dráha by rozhodně být neměla. Naopak by letiště Praha-Ruzyně měla být prohlášena za městské letiště a tím omezena v provozu. Noční provoz je to nejhorší co může být, ten sice zůstane na staré dráze, ale nová dráha bude mít negativní vliv na celé okolí kolem Ruzyňského letiště, zplodiny, hluk. pokud budou využívány obě dráhy současně rozšíří se neobyvatelnost území, ještě více bude hluku přímo v CHKO Křivoklátsko (leteckou dopravou je narušováno i území Vůznice) a to nemluvě o tom, že má být vyhlášen NP Křivoklátsko atd. Opět nemá cenu se rozepisovat, v létě navštivte všechna dotčená území a představte si, že dlouhodobě tam budete žít, nejspíš ti co rozhodují bydlí jinde.

Obrovské letiště by mělo být projektováno tak, aby skutečně co nejméně poškozovalo přírodu a lidi, a pod přistávacími a vzletovým i dráhami, by nemělo být povolováno vůbec lidem bydlet a nebo pak je lépe mít více menších letišť kolem Prahy, aby zátěž byla rovnoměrně rozvržena. (stavte a propojte významná evropská města magnetickou dráhou)

Vypořádání:

K problematice nočního provozu – viz vypořádání typické připomínky č. 1.

Aleš Chamrád

I. Nesouhlas s navrženým OHP a závěry hodnocení vlivu záměru na veřejné zdraví - zásah do subjektivních práv vlastníků nemovitostí, způsobený nadměrným hlukem z provozu navrhovaného záměru.

Nadměrným hlukem je ohrožován výkon následujících práv dotčených vlastníků nemovitostí:

- a) sousedního práva vlastnického k předmětným nemovitostem, resp. jeho složek - práv, která s užíváním těchto nemovitostí souvisejí a která jsou zaručena řadou právních předpisů, včetně předpisů ústavní právní síly,
- b) práva na ochranu bydlení a životních podmínek,
- c) práva na ochranu osobnosti podle § 11 občanského zákoníku včetně práva na ochranu zdraví podle čl. 31 Listiny základních práv a svobod a
- d) práva na příznivé životní prostředí podle čl. 35 Listiny základních práv a svobod.

Ad a) Protiprávní hlukovou zátěží způsobenou umístěním dané stavby dojde podle našeho názoru k vážnému ohrožování práva vlastnického, příp. práva spoluvlastnického. Ze složek práva vlastnického zůstávají vlivem hlukových imisí relativně nedotčeny pouze právo předmět vlastnictví držet a případně jej zničit. Právo jej užívat k účelům bydlení, pro něž je stavebně-technicky i právně určen, je narušováno absencí klidu a pohody, jež jsou k bydlení vyžadovány, praktickou nemožností větrání atd., a to takovou měrou, která se dokonce přičítá právním předpisům. Právo požívat užitky předmětu vlastnictví a právo s ním disponovat je ohrožováno v tom směru, že tržní cena nájmu i případného prodeje je v důsledku shora popsanych skutečností velmi významně redukována a v žádném případě nekoresponduje s běžnými cenami obdobných domů a bytů v jiných místech.

Ad b) Dotčení vlastníci užívají nemovitosti, na které dolehnou nadměrné imise hluku z předmětné stavby, k bydlení. Protiprávní hlukovou zátěží dojde k vážnému ohrožování jejich práva na bydlení včetně práva na neustálé zlepšování životních podmínek, práva na respektování soukromého a rodinného života a obydlí. Tato práva vyplývají především z článku 11 odst. 1 Mezinárodního paktu o hospodářských, sociálních a kulturních právech (vyhlášen v ČR jako platná a účinná součást právního řádu pod č. 120/1976 Sb.), z článku 8 odst. 1 evropské Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (dtto pod č. 209/1992 Sb.), článku 10 odst. 2 Listiny základních práv a svobod (č. 2/1993 Sb.) a podpůrně též z ustanovení Evropské sociální charty (dtto pod č. 14/2000 Sb. m. s.) a deklarace práv dítěte (usnesení Valného shromáždění OSN č. DE01/59). Nadlimitními imisemi pronikajícími i do vnitřního prostoru staveb dochází v jistém smyslu i k ohrožování práva na nedotknutelnost obydlí podle čl. 12 odst. 1 Listiny základních práv a svobod.

Stojí za zmínku, že právě ve zhoršených podmínkách životního prostředí v nejbližším okolí obydlí fyzické osoby spatřuje Evropský soud pro lidská práva porušení soukromého a rodinného života zaručeného čl. 8 evropské Úmluvy (viz mj. rozsudek Guerrová a další vs. Itálie, přehled rozsudků ESLP, sešit 1/1998, č.4).

Ad c) Dotčení vlastníci v nemovitostech dotčených imisemi hluku z předmětných komunikací bydlí a tráví v nich většinu svého času. Budou tak permanentně vystaveni nepříznivému působení hluku na zdraví. Tím dochází též k vážnému ohrožování jejich práva na ochranu osobnosti, jehož součástí je i právo na ochranu zdraví. Podle § 11 občanského zákoníku má fyzická osoba má právo na ochranu své osobnosti, zejména života a zdraví, občanské cti a lidské důstojnosti, jakož i soukromí, svého jména a projevů osobní povahy. Podle článku 31 Listiny základních práv a svobod má každý právo na ochranu zdraví. Obdobně podle článku 12 Mezinárodního paktu o hospodářských, sociálních a kulturních právech má každý právo na dosažení nejvýše dosažitelné úrovně fyzického a duševního zdraví. Podle § 13 odst. 1 občanského zákoníku má právo domáhat se, aby bylo upuštěno od neoprávněných zásahů

do práva na ochranu její osobnosti, aby byly odstraněny následky těchto zásahů a aby jí bylo dáno přiměřené zadostiučinění.

Nejvyšší přípustné hygienické limity hlukové zátěže jsou v právním řádu stanoveny proto, aby byla definována hranice, do níž lze ještě považovat obtěžování hlukem za relativně zdraví neškodné (nepochybně se zohledněním skutečnosti, že určité míře hluku se v moderní společnosti nelze zcela vyhnout). Tomu odpovídá i definice hluku uvedená v § 30 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, kde je explicitně řečeno, že hlukem je „zvuk, který může být škodlivý pro zdraví a jehož hygienický limit stanoví prováděcí právní předpis.“

Rovněž množství odborných studií prokazuje, že hluk představuje v současnosti jeden z nejvýznamnějších zdrojů obtěžování lidského života, a v mnoha případech i bezprostřední riziko pro lidské zdraví. Primárně jde samozřejmě o přímé poškozování sluchových orgánů, prokázány jsou však i nezanedbatelné sekundární dopady např. na kardiovaskulární a imunitní systém a celkové duševní i tělesné zdraví v důsledku rušení, nedostatku spánku apod. Tzv. nespecifické (mimosluchové) účinky hluku ovlivňují celou řadu dalších aspektů lidského života, mj. emocionální rovnováhu, stres, pracovní aktivitu, resp. únavu, kvalitu odpočinku, jednání v sociálních vztazích, průběh nemocí, jejichž primární příčina s hlukovou zátěží nesouvisí atd.

Ad d) Podle našeho názoru dojde též k vážnému ohrožování práva na příznivé životní prostředí podle čl. 35 Listiny základních práv a svobod. Jak konstatoval Ústavní soud ve svém nálezu sp. zn. III. ÚS 70/97, skutečnost, že životní prostředí je veřejným statkem (hodnotou) ve smyslu preambule Ústavy a Listiny a čl. 7 Ústavy, nevylučuje existenci subjektivního práva na příznivé životní prostředí (čl. 35 odst. 1 Listiny), jakož i práva v zákonem stanoveném rozsahu se jej domáhat (čl. 41 Listiny). Existence subjektivního práva osob na příznivé životní prostředí je výslovně zmiňována i v preambuli zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí.

Podle § 8 odst. 2 zákona o životním prostředí se rozumí „poškozením životního prostředí“ zhoršování jeho stavu znečištěním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy. Pokud v dané situaci imise hluku do životního prostředí namítajících skutečně přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy, dochází bezpochyby k poškozování jejich životního prostředí. Hluk (resp. emise a imise hluku a vibrací) je nutno systémově chápat jako složku životního prostředí ve smyslu § 2 a § 3 zákona o životním prostředí (obdobně § 2 písm.a) bod 3 zákona č. 123/1998 Sb., o právu na informace o životním prostředí, stanoví, že emitovaný hluk je jedním z faktorů stavu složek životního prostředí).

Uvažovaný záměr nové RWY tedy výrazně zasahuje do práv vlastníků nemovitostí a její provozování, spojené s překračováním hlukových limitů, by se mohlo stát předmětem občanskoprávních sporů. Je zřejmé, že by povolením záměru mohly být ohroženy zájmy chráněné výše citovanými právními předpisy.

II. Zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí na dopracování dokumentace (viz č. j. 21550/ENV/08), ani oprávněné připomínky dotčených obyvatel, obcí, městských částí a občanských sdružení k předchozí dokumentaci (dokumentace 2007).

III. Dokumentace neobsahuje údaj o kapacitě záměru ani jiné informace o konečném rozsahu letiště Praha Ruzyně, a je proto z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. i nadále neposuzovatelná. Provozovatel ruzyňského letiště, společnost Letiště Praha, a.s., v rámci procesu EIA od roku 2005 potřeby zatajil veřejnosti i úřadům, jak velké letiště plánuje vybudovat (oznámení záměru 2005, dokumentace 2007, dokumentace 2009).

IV. Nebyla posouzena únosnost záměru z hlediska jeho vlivu na zdraví současných ani budoucích obyvatel. Zpracovatel dovozuje, že únosné zatížení prostředí nelze vztáhnout k problematice hlukové zátěže - argumentem má být že problematika hluku je v gesci Ministerstva zdravotnictví a nikoliv MŽP. Dle našeho názoru je toto tvrzení zjevně mylné - celý smysl hodnocení vlivů je právě v tom, aby byly všechny vlivy na životní prostředí i veřejné zdraví vyhodnoceny komplexně a ve svých vzájemných souvislostech. Rozsah posuzování není předmětem volné úvahy zpracovatele, ale je vymezen § 2 zákona 100/2001 Sb. „Posuzují se vlivy na veřejně zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, Půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje; hmotný majetek a kulturní památky, vymezené zvláštními právními předpisy a na jejich vzájemné působení a souvislosti.“ Už z důvodů vzájemného působení a souvislostí nelze hlukové zatížení - v daném případě navíc naprosto zásadní - uměle z životního prostředí vyjímát.

Zákon 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví navíc stanoví úkoly dalších orgánů veřejné správy v oblasti hodnocení a snižování hluku z hlediska dlouhodobého průměrného hlukového zatížení životního prostředí (viz § 1 písmeno c) citovaného zákona).

V. Dokumentace nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem. Viz dokument Night Noise Regulation for Europe, WHO, 2009. Zde se zejména uvádí: „v případě, leteckého hluku je třeba hodnotit i L_{Amax} nebo hladinu hlukové expozice (SEL) nejhlučnější 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 $L_{n0c} = 40$ dB“

VI. Dokumentace a ani jiné doklady neobsahují konkrétní závazné omezení nočního provozu.

VII. Nesouhlasím s navrhovaným rozšířením ochranného hlukového pásma na území se stávající obytnou zástavbou, které umožní neomezené překračování hlukových limitů. V tištěné verzi dokumentace EIA je založen dopis Ministerstva zdravotnictví datovaný 30.10.2009, kde se uvádí: „Oceňujeme, že v rámci dosažení shody ve vedení hranice nového ochranného hlukového pásma se všemi dotčenými obcemi a městskými částmi hl.m.Prahy respektujete požadavky vyplývající z platných územních plánů dotčených subjektů a usnesení jednotlivých zastupitelstev...“

Konstatujeme, že přinejmenším v naší městské části Praha Suchdol k žádnému kompromisu se zastupitelstvem nedošlo a dokumentace tak obsahuje zcela zřejmou nepravdu. Domníváme se proto, že celá část týkající se hluku je velmi nespolehlivá a nemůže sloužit jako podklad pro vydání Stanoviska.

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

IX. I z chybné dokumentace záměru zpracované bez variant na základě neúplných a podhodnocených podkladů (např. nezahrnutí území Lysolajů a Sedlce, podhodnocené stavy obyvatel, ...) jednoznačně vyplývá, že záměr by způsobil překročení hygienických limitů hluku na územích se stávající obytnou zástavbou.

X. Dokumentace se vůbec nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, které by se vlivem záměru nepochybně dále zhoršovalo a letecký hluk by tak dlouhodobě ohrožoval zdraví obyvatel, žijících v okolí letiště.

XI. Dokumentace vůbec nehodnotí možný vliv záměru na evropsky významnou lokalitu (tzv. NATURA) Kaňon Vltavy u Sedlece, vyhlášenou nařízením vlády č. 371/2009 Sb. Stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny k záměru bylo vydáno před vyhlášením NV č. 371/2009 a je tudíž neaktuální.

Tato lokalita se přitom nachází v území zasaženém vlivy záměru - přímo v navrženém OHP a obsahuje prioritní typy přírodních stanovišť. Dle §45i zákona č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění, jde-li o negativní vliv na lokalitu s prioritními typy stanovišť nebo prioritními druhy, lze koncepci nebo záměr schválit jen z důvodů týkajících se veřejného zdraví, veřejné bezpečnosti nebo příznivých důsledků nesporného významu pro životní prostředí. V případě nové RWY však ani jeden z těchto důvodů nenastává, neboť cílem záměru je rozšíření kapacity spolu se zvýšením hlukové zátěže nad rámec zákonných limitů - vyhlášení OHP.

Dále chybí vyhodnocení kumulativních účinků na tuto lokalitu spolu s dalšími záměry v okolí (SOKP stavba 518, 519).

XII. Nesouhlasíme se závěrem studie, dle které nemá vliv zařazení nemovitosti do OHP vliv na její cenu. Zasažení nemovitosti ochranným pásmem, ve kterém nejsou dodržovány hygienické limity hluku s nemožností užívat vnější prostor stavby a okolí k rekreaci, ve kterém je zvýšené riziko cévních chorob a nebezpečí infarktu, je logickým faktorem poklesu ceny nemovitosti, vedoucím až k její dlouhodobé neprodejnosti. Není možné realizovat záměr nové RWY s vyhlášením OHP nad dosud nedotčenou zástavbou, bez finanční kompenzace ze strany předkladatele záměru.

XIII. Dle zprávy Letiště Praha z 02/2010 v loňském roce přibylo tzv. transferových cestujících, kteří na pražském letišti přestupují na další let, který je dopraví do cíle jejich cesty. V roce 2009 bylo transferových cestujících 1,3 milionu. Jejich podíl na celkovém provozu letiště stoupl meziročně na 23,1 procenta v loňském roce oproti 19,4 procentům v roce 2008. Roste tedy podíl cestujících, kteří neletí do Prahy. Neustálý nárůst počtu transferových cestujících považujeme vzhledem k blízkosti letiště obytné zástavbě za

neobhajitelný na úkor zdraví obyvatel zasažených hlukem a měl by být v záměru omezen, tak aby se letiště v Ruzyni stalo cílovým místem přestupního.

XIV. Neobjektivnost a účelovost předložené dokumentace (Studie)

Navrhovatel předložil na podporu svého záměru obsáhlou dokumentaci obsahující reference na další studie a posudky, které jsou zcela neobjektivní a účelové z toho důvodu, že existuje chybné a/nebo irelevantní zadání a/nebo nesplňují základní zákonné náležitosti a předpoklady. Vzhledem k tomu, že předložená dokumentace je velice obsáhlá, vyhrazuji si tímto právo uvedenou námitku dále konkretizovat a případně předložit, relevantní podklady (např. posudek, studie) ve lhůtě 6 měsíců ode dne doručení těchto námitek.

XV. Vzhledem k výše uvedenému požaduji vydání nesouhlasného stanoviska EIA k záměru výstavby paralelní dráhy a násobného navýšení leteckého provozu na letišti v Praze Ruzyni, které se nachází v hustě obydleném území okraje hl.m Prahy, kde jsou již nyní překračovány zákonné hygienické limity.

Vypořádání:

I. Návrh OHP je podmínkou požadovanou zákonem o veřejném zdraví. K němu je nutno veškeré uváděné právní aspekty vztáhnout.

II. Viz vypořádání typické připomínky č. 1, 2 a 4.

III. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

IV. Viz vypořádání typické připomínky č. 3 a 16.

V. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

VI. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

VII. Viz vypořádání typické připomínky č. 2.

VIII. Viz vypořádání typické připomínky č. 7.

IX. Viz vypořádání typické připomínky č. 8.

X. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

XI. Viz vypořádání typické připomínky č. 6. V průmětu OHP se nachází jen část nespojitě vymezené EVL, a to části PP Sedlecké skály a PP Zámky. Předmětem ochrany jsou přírodní stanoviště, nikoli druhy živočichů (včetně prioritních). S podklady ohledně charakteru EVL bylo možno oficiálně nakládat až po nabytí účinnosti NV č. 371/2009 Sb. v listopadu 2009, kdy již byly části doplněné dokumentace, týkající se přírody a krajiny, zkompletovány. Zpracovatel posudku vyžádal aktuální stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody, které je uvedeno v příloze.

XII. Viz vypořádání typické připomínky č. 8 a 13.

XIII. Viz vypořádání typické připomínky č. 4.

XIV. Lhůty pro předložení připomínek vycházejí ze zák. č. 100/2001 Sb. a jednotlivé procesy EIA je nemohou nijak měnit.

Miloš Junek

1. Nesouhlasím s návrhem na rozšíření ochranného hlukového pásma (OHP) navrženého na letecký provoz nad stávající osídlenou zástavbou. Rozšíření OHP znamená znemožnění stávajícímu obyvatelstvu bránit se před bezohledným provozem letiště. Hlavní smysl OHP je vymezit území nevhodné k obytné výstavbě, aby nebylo nadlimitním hlukem trvale ohrožováno zdraví obyvatel. Obrácený postup, to jest vyhlásit OHP nad (v souladu s platnými územními plány) dlouhodobě hustě osídlenou oblastí, je nepřijatelný. Dokumentace tímto deklaruje, že v hustě osídlených lokalitách bude trvale poškozováno zdraví velkého počtu obyvatel, kterým bude navíc odebráno právo s tím cokoli dělat.

2. Zpracovatel dokumentace posuzuje vliv na zdraví obyvatelstva pouze z pohledu počtu obyvatel zasažených hlukem. Nijak se nezabývá tím, jak velkému působení hluku budou obyvatelé vystaveni a považuje za lepší hrubě poškozovat zdraví části obyvatelstva, než rozložit zatížení tak, aby byla v daném území únosná. Tento diskriminační postup korunuje teorií, že vliv záměru na zdraví v zasažených oblastech se nezhorší, pokud se zasažení obyvatelé nebudou množit. Připomínám, že se bavíme o hustě osídlených lokalitách v souladu s územními plány.

3. Výpočtům počtu obyvatel předkladatel značně pomohl ve svůj prospěch tím, že uvedl nepravdivé údaje o počtech obyvatel a některé oblasti úplně vynechal. Takové výsledky tedy nelze posuzovat. Zpracovatel se svůj postup snaží zamaskovat výmluvami na statistický úřad, počty obyvatel si ale mohl bez problému ověřit například na místních úřadech.

4. Zpracovatel záměrně uvádí úřady, občany a ostatní účastníky řízení v omyl tvrzením, že návrh OHP je výsledek dohody s obcemi a v souladu s územními plány. Nebylo těžké si u zástupců obcí zjistit, že to není pravda. Většina obcí po celou dobu vyjadřuje kategorický nesouhlas s OHP. Tvrzení, že OHP je v souladu s územními plány je též nepravdivé.

5. Zpracovatel uvidí účastníky i úřady v omyl informací, že stav životního prostředí v roce 2006 je výchozí stav záměru, což je nepravdivé. Výchozí stav je zcela jednoznačně definován zák. 100/2001 Sb., jedná se o stav v době oznámení záměru, tedy v tomto případě o stav k roku 2004. Stav k roku 2004 jako výchozí stav byl uveden v oznámení záměru i ve zjišťovacím řízení a jeho závěrech, byl jasně definován a popsán i v dokumentaci předložené k projednání v roce 2007. Stav roku 2006 je pouze stavem srovnávacím. V aktuální dokumentaci i v Posouzení však výchozí stav zcela chybí.

6. Zpracovatel i nadále používá pro srovnání nerealizace záměru převedení svého podnikatelského záměru dráhu 13/31. Takový provoz ale není dle současných pravidel možný dnes ani v budoucnu. Tato pseudovarianta je tedy pouze zastrašování obyvatel a pokus o jejich vydírání. Zároveň je tato varianta zpracovatel použita ke srovnání počtů zasažených obyvatel, což je zcela chybné. Za variantu „neprovedení záměru“ nelze považovat stav, kdy budou porušována práva a předpisy a s takovou variantou rozhodně nelze nic srovnávat.

7. Předkladatel tvrdí, že nová dráha bude sloužit za standardního provozu k většině přistání v denní době, zároveň však deklaruje, že noční přistání budou probíhat na stávající dráze. Sám tím tedy dokazuje, že umístění nové dráhy je vzhledem k zastavěnosti území zasaženého hlukem již dnes zcela nevhodné, přesto se takovou navíc jedinou doloženou variantou snaží za každou cenu prosadit.

8. MŽP uložilo zpracovateli prověřit a doložit varianty umístění dráhy a přesunu nákladní a tranzitní dopravy na jiné letiště. Žádné varianty zpracovány nebyly a zpracovatel opět uvádí zúčastněné v omyl tím, že záměr srovnává pouze s chybně a tendenčně zpracovanou variantu „neprovedení záměru“.

9. Zpracovatel uvádí i „Stav v roce 2020, tj. cílový po realizaci paralelní RWY 06R/24L při dosažení cílové kapacity“, čímž manipuluje s pojmy cílový stav a cílová kapacita a vytváří dojem, že někde v dokumentaci záměru nebo v územně plánovací dokumentaci je stanovena cílová nebo maximální kapacita v souladu s připomínkami i požadavkem MŽP a že tato bude dosažena v roce 2020. Tak tomu ale v žádném případě není. Jedná se pouze o účelovou manipulaci zpracovatele s cílem propojit pojmy cílový stav a cílová kapacita se stavem provozu v roce 2020, aby nemusel hodnotit další nárůst provozu po roce 2020.

10. Dokumentace se záměrně vyhýbá jakékoliv definici limitů provozu. Jediným limitujícím prvkem je tedy pouze značně nadhodnocené OHP, u kterého navíc předkladatel předpokládá, že bude automaticky rozšířeno vždy, když dojde k jeho porušení. Předkladatel si tedy připravuje podmínky pro neomezený provoz bez jakýchkoliv provozních či hlukových limitů.

11. Zpracovatel uvádí zúčastněné v omyl tvrzením, že bude omezovat noční provoz. Definuje pouze, že noční provoz bude omezen na 5% z provozu celkového. Vzhledem k tomu, že denní provoz není nijak limitován, toto tvrzení nijak neurčuje, jakým provozem bude narušován spánek a tím vážně ohrožováno zdraví v postižených oblastech. Předkladatel právě i kvůli nočnímu provozu rozšířil OHP do takových rozměrů, že mu žádné omezení nočního provozu vlastně nehrozí. Pravidla pro počty nočních startů a přistání provozovatel již dnes nedodržuje a dle vlastní potřeby si zavedená pravidla mění. Snaží se tím vzbudit dojem, že se jedná o omezení provozu, ve skutečnosti však svými „pravidly“ pouze komentuje současný stav, který se neustále zhoršuje.

12. Zpracovatel v dokumentaci cituje závěry studie WHO ale její poznatky do studie nijak neaplikuje. Alarmující je například doporučení WHO, aby noční provoz nepřesahoval hladiny 40dB, jinak dochází k vážnému narušování spánku a prokazatelnému poškozování zdraví. Přesto předkladatel navrhuje umístit 50 000 obyvatel do OHP, ve kterém bude možné překračovat v současnosti uzákoněný limit 50 dB. Předkladatel se nestydí zneužít studii WHO k tvrzení „V případě nové RWY na Letišti Praha Ruzyně se však nejedná o „vnesení“ 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“, které je zcela chybné a uvádí účastníky v omyl. Jedná se totiž o nový záměr, který významně zhorší hlukovou zátěž ze stávající dráhy a navíc do prostředí vnese hluk z dráhy nové. Vzhledem k tomu, že dráha 13/31 nemůže být z důvodů povětrnostních změn zcela uzavřena, bude využívána za stejných podmínek a pravidel jako dnes, pouze s mnohem větším provozem. Záměr dramaticky rozšiřuje OHP a k jeho redukci nikde nedochází. Předkladatel naopak svojí hlukovou studií dokazuje zvýšení hluku z nočního provozu. Neexistuje tedy lokalita ani čas, kam by záměr přinesl zlepšení, což může být v souladu se závěry WHO opravdu jen velmi těžko.

13. Kapitola „Obce zasažené hlukem“ je zjevně vypracována chybně. Text uvádí: „S přihlédnutím k předpokládanému využití jednotlivých RWY a k připravované úpravě trati pro odlety a přiletů, a dále za předpokladu, že dodržení předepsaných tratí bude kontrolováno a

tím se významně zmenší rozptyly trajektorií letu, je možno území kategorie B podstatně redukovat. Výběr obcí a městských částí hl. m. Prahy dotčených hlukem z výhledového leteckého provozu LKPR se omezí na obce, zapsané v tabulce 3 tučným písmem.“ Obce jsou ale špatně zařazeny do kategorií, jsou uvedeny nepravdivé údaje o počtech obyvatel a některé obce nebo městské části byly zcela vynechány. Jeden příklad za všechny: Obec Svárov je v tomto seznamu uvedena v kategorii B a není tučným písmem. Text už bohužel nevysvětluje, jak bude redukován hluk v obci, přes kterou vede osa nové dráhy a zároveň odletová trať pro vrtulová letadla ze stávající dráhy. Vrcholem ironie je skutečnost, že takto označená obec je na jiném místě (v mapově příloze) dokumentace zahrnuta do OHP. Je tedy zjevné, že údaje o počtech zasažených obyvatel, které z těchto podkladů vycházejí, jsou manipulovány ve prospěch záměru a nejsou věrohodné.

14. Dokumentace Studie vlivu vyhlášení ochranného hlukového pásma Letiště Praha - Ruzyně na rozvoj území a cenu nemovitostí nastiňuje vývoj v dotčených obcích do roku 2020. Výchozí data některých obcí však nekorespondují s jejich současným vývojem a jsou účelově podhodnoceny. Dokument vykazuje početní chyby, které zkreslují interpretaci studie. Vliv letiště na zvolené území je založen primárně na SWOT analýze, ve které je stavba Letiště většinou hodnocena v oblasti Příležitosti nebo Silné stránky. SWOT analýza však v tomto podání nepředstavuje objektivní studii, která by byla umožňovala zhodnotit vliv stavby nové paralelní dráhy na kvalitu života v dotčených obcích. Ke studii je připojena analýza ceny pozemků, která není podložena srovnáním s lokalitami podobné úrovně, u kterých není předpoklad omezení vlastnických práv z důvodu vyhlášení hlukového pásma.

15. Zpracovatel se nezabýval posouzením záměru z hlediska zákona č. 258/2000 Sb. a nařízení vlády č. 148/2006 Sb., přestože z těchto zákonů je v Posouzení bohatě citováno. Žádné hodnocení, zda budou nebo nebudou po realizaci záměru dodrženy hygienické limity na ochranu zdraví na území, které je ve všech stupních platné územně plánovací dokumentace označeno jako plochy pro bydlení, není v posouzení uvedeno.

16. Zpracovatel se k OHP vyjadřuje takto: „novou obytnou zástavbu nelze do lokalit nadlimitně zatížených hlukem vůbec umisťovat (viz vyhláška č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření, kde z přílohy č. 4, odst. 8., vyplývá, že žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo o změně stavby musí obsahovat „návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí“ za pism.j) hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb, což je v případě hluku z leteckého provozu prakticky nereálné“. Zároveň tvrdí, že vyhlášení OHP nemá na cenu nemovitostí žádný vliv. Nikde se už bohužel nezmiňuje, zda v území, kde budou překračovány limity (tedy území, kde bude vyhlášeno OHP) předkladatel vykoupí všechny nemovitosti za nezměněnou cenu a vystěhuje obyvatele, protože to je zjevně jediné řešení situace, kdy hustě osídlená oblast bude prohlášena za území, kde není možné získat stavební povolení, ani bydlet bez rizika vážného poškození zdraví.

17. Předkladatel definuje hluk generovaný plánovaným záměrem zákresem izofon, které jako náhodou končí na hranicích obcí, aby byl vzbuzen dojem, že limity nebudou porušeny. Nicméně navrhuje OHP zasahující několik kilometrů za limitní izofonou a vytváří si tak rezervu na několikanásobný provoz, než deklarovaný „cílový stav“ (každé 3 dB umožní přibližně dvojnásobný provoz). Zároveň předkladatel dostal od zákonodárců dárek ve formě dalších 3 dB (tedy dalšího zdvojnásobení provozu) jako nejistotu měření v metodickém

pokynu. Právě rozsah OHP byl předmětem mnoha připomínek v minulém kole projednávání. Předkladatel reagoval zcela opačně a bez vysvětlení OHP v nové dokumentaci ještě více rozšířil. OHP je definice území, kde bude poškozováno zdraví obyvatel nadlimitním hlukem, a zároveň jim bude odebráno právo si stěžovat. S nemovitostmi a pozemky budou moci jejich majitelé nakládat (například na nich stavět) pouze se souhlasem letiště a úřadů, čímž budou narušena jejich vlastnická práva. Nabízí se otázka, proč je nutné takto zasahovat do práv občanů v tak rozsáhlém území, když podle předkladatelem doložených hlukových studií to není nutné? Předkladatel zjevně zatajuje skutečný záměr a je si dobře vědom toho, že podle zákona bude muset dodržovat pouze hranice OHP a v jeho okolí zákonný limit může překračovat o 3dB, tedy dvojnásobně. Zákres izofon mu tedy dobře poslouží pro uvedení v omyl všech zúčastněných při procesu EIA a po realizaci záměru bude terorizovat a poškozovat zdraví více než 50 000 obyvatel nadlimitním hlukem. Bohužel v té době nebude zákonná možnost na tom cokoliv změnit.

18. Předkladatel se snaží používat pojem „Obce zasažené hlukem“ pouze pro obce, které budou zahrnuty do OHP. (Pro takové obce by byla vhodnější definice „Obce, které již nadále nebudou určeny k bydlení“). Záměrně vynechává obce, které budou zasažené hlukem, ale nebude u nich překročen hygienický limit. Již v současné době obtěžuje letiště svým hlukem rozsáhlé území a celou situaci navíc zhoršuje bezohledným provozem s ignorací odletových tratí. Hluková mapa „Současný stav“, která je vypracována stejnou metodikou, jako „Stav v roce 2020“ rozhodně neodpovídá reálnému provozu. Předkladatel záměrně do svých hlukových map nezakresluje nižší úroveň, než „hygienický limit - 5dB“. Vzhledem k tomu, že se jedná o půlroční průměry, úroveň 55dB představuje pro obyvatele nesnesitelný hluk po většinu roku. Předkladatel se zde po celou dobu snaží vnutit představu, že „Hluk končí s poslední čarou“ a za ní už žádné problémy nejsou. Obce, kde již dnes dochází ke každodennímu hrubému obtěžování nesnesitelným hlukem a pochází od nich stížnosti (Jeneč, Unhošť, Pavlov, Červený Újezd, Svárov, Suchdol, Nebušice a další...) jsou v hlukové mapě mimo zakreslené izofony. Hlukové mapy by měly obsahovat izofony minimálně o 10 dB nižší než zákonný limit, a měly by zohledňovat skutečné trajektorie letu. Též by měla být vypracována mapa situace s maximálním provozem v jednom dni v sezónní špičce, nikoliv nic neříkající (a pro zpracovatele výhodný) půlroční průměr. Jinak nemůže být naplněn jeden ze základních smyslů EIA, totiž popsat nejhorší možný stav.

19. Předkladatel v textu uvádí, že odletové tratě jsou současná letadla schopna svojí přístrojovou výbavou dodržovat v toleranci 1,8 km v příčném směru. Hluková studie však zjevně předpokládá jejich přesné dodržování. Tím se stává naprosto nevěrohodnou, protože právě v příčném směru izofony těsně míjí hranice obcí. Pokud by výpočet zohledňoval tuto nepřesnost (tedy reálný provoz se současným technickým vybavením), došlo by k výraznému rozšíření izofon v bočním směru a jejich zásahu do obytných území, místy i za hranicemi OHP (například v obci Unhošť). Takto provedená studie, která nerespektuje současné technické podmínky možná dobře poslouží letišti jako reklamní materiál pro klamání obyvatel, pro hodnocení reálného dopadu na území ji ale nelze použít.

20. Přestože MŽP uložilo předkladateli stanovit míru hluku únosnou pro dané území a stanovit meze pro růst letiště, přistoupil předkladatel k posuzování vlivů na zdraví poněkud obráceným způsobem. Nejdříve aplikoval důsledky svého záměru v neomezeném rozsahu nad trvale obydleným územím a poté došel k následujícímu závěru: „převažující váha (vliv) změny v posuzovaném území spočívá nikoliv v akustické zátěži území, resp. expozice

stávajícího počtu lidí vlivem provozu nové RWY a s tím související změny provozování dráhového systému a provozu leteckého provozu, ale v poměrně značném, očekávaném nárůstu exponovaného obyvatelstva.“ Považuje tedy za problém pouze to, že se obyvatelé v dnes osídlených oblastech budou množit. Vzhledem k tomu, že veškeré údaje o stávajícím stavu počtu obyvatel jsou značně podhodnoceny, mohl by předkladatel nakonec dojít k závěru, že ke zhoršení vlivu na zdraví nedojde, pokud část stávajících obyvatel zemře na choroby způsobené nadlimitním hlukem. Požadavek MŽP na stanovení limitů tedy každopádně nebyl splněn.

21. Od 13. 6. 2002 vstoupily v platnost odletové tratě, jejichž cílem bylo omezit hluk nad hustě osídleným územím. Byly vedeny tak, aby se zamezilo přeletům přímo nad obcemi. Tyto tratě dnes nejsou nijak dodržovány a letecký provoz plošně obtěžuje celé území. Letiště se s tím nijak netají a na stížnosti reaguje oznámením, že s tím ani nic dělat nehodlá. Odletové tratě pro proudová letadla navržené v dokumentaci jsou pouze prodloužením osy dráhy bez jakéhokoliv ohledu na zástavbu. Odletová trať pro vrtulová letadla, odkloněná od osy dráhy, vede přímo středem obce Svárov, což pouze dokresluje míru ignorantství, s jakou předkladatel k dané problematice již dlouhodobě přistupuje. Odletové tratě jsou navrženy pouze na maximální výkon letiště, nikoliv s ohledem na hluk.

22. Z dokumentace jasně vyplývá, že oznamovatel už při provozu v roce 2012, předpokládá na obydlených územích překročení zákonem stanovených limitů pro ochranu veřejného zdraví, což považuji za nepřijatelné. Navíc dokumentace nijak neřeší stav po roce 2020, nejsou určeny žádné limity ani pravidla.

23. Již v současné době se cítím hrubě obtěžován hlukem z provozu letiště. Obsah dokumentace není žádnou závaznou garancí, že v budoucnu nebude její rozsah překračován. Požaduji stanovit dlouhodobě nepřekročitelné hlukové limity a postupy pro provoz drah a tratí a to nejen v nočních hodinách. Letiště by mělo být plně zodpovědné za dodržování pravidel pod hrozbou sankcí. Situace, kdy si odpovědnost za hluk mezi sebou předávají Letiště a Řízení letového provozu a nakonec je problém obratně svalen na z pohledu občana anonymní leteckou společnost, je neúnosná. Na stížnost na porušování odletových tratí Letiště reagovalo až po měsíci tvrzením že zákonný limit porušen nebyl (bez vědomí a zájmu, o kterou obec se jednalo). Obyvatelstvo se reálně nemá kam obrátit a dosavadními zkušenostmi nabylo obecného dojmu, že stížnosti jsou zbytečné. Dokumentace této skutečnosti obratně využívá k tvrzení, že obyvatelé trvale zasažených oblastí si až na výjimky nestěžují. Tuto lež jasně vyvrací počet připomínek při minulém podání EIA, který se dá očekávat i v tomto kole, protože předkladatel ignoroval většinu připomínek a v dopracování dokumentace se nijak významně neposunul.

24. Vzhledem k tomu, že závěry WHO budou postupně aplikovány do evropského práva a posléze implementovány v členských zemích, lze očekávat, že dnes platné a nevyhovující zákonné limity pro hluk budou v budoucnu výrazně snižovány a postupně budou zaváděna pravidla respektující poslední poznatky o vlivu hluku na lidské zdraví. Těžko si lze tedy představit realizaci záměru, u kterého zjevně nelze dodržet ani dnes platné limity a celý problém je řešen pouze masivním vyhlášením OHP nad obydleným územím, které obyvatele zbaví práv na dodržování limitů hluku a letišti umožní neomezený provoz. Záměr jasně deklaruje, že bude trvale poškozovat zdraví velkého počtu obyvatel a nenabízí žádný výhled na řešení tak závažného problému.

25. Předkladatel na začátku roku vypustil do médií informaci o emisi dluhopisů za více než 650 mil. korun, které hodlá použít na zvýšení provozu letiště. Popírá tím svoje vlastní tvrzení, že dosáhl maximální kapacity svého dráhového systému a že stavba další dráhy je nevyhnutelná. V EIA se opírá se pouze o prognózy vývoje počtu cestujících, a tváří se, jako by o svém provozu ani nerozhodoval. Ve skutečnosti si státní podnik půjčuje peníze na to, aby mohl poškozovat zdraví takové skupině obyvatel, která počtem odpovídá okresnímu městu. Předkladatel se snaží vytvořit dojem, že rozšiřování kapacity Letiště je nevyhnutelná budoucnost. Tímto tvrzením zastírá fakt, že se jedná o jeho čistě obchodní zájem bez ohledu na potřeby Hlavního města, jeho okolí a hlavně obyvatel. Letiště je v těsné blízkosti hustě osídlené metropole a přilehlého okolí určeného k bydlení. Nová dráha je k hlavnímu městu ještě blíže a zasahuje tak svými negativními vlivy další části Prahy i přilehlých obcí. Záměr nijak neřeší stav dopravy v hlavním městě, který už je dnes na hranici kolapsu a zvýšením kapacity letiště se ještě zhorší. Je jisté, že letiště se bude snažit maximálně využít kapacitu nového dráhového systému zvyšováním počtu odbavených letadel, jejichž cílem není pouze doprava do hlavního města, včetně letů nákladních. Snaha o přilákání nákladní a tranzitní dopravy se dá ještě více očekávat po zahájení veřejného provozu na letišti Vodochody, které část letů do Prahy převezme. Přínos z toho bude mít pouze v té době soukromé letiště a negativní dopady (zhoršení životního prostředí, civilizační choroby, zvýšení hluku, emisí, kolaps dopravy) spadnou na obyvatelstvo.

Z výše uvedeného vyplývá, že dokumentace neposkytuje objektivní informace o rozsahu vlivu na životní prostředí a zdraví a nesplňuje požadavky zák. 100/2001 Sb. a zák. 258/2000 Sb. Rovněž nebyly splněny požadavky Ministerstva životního prostředí na doplnění dokumentace ani vypořádány připomínky obcí, obyvatel, občanských sdružení a spolků. Vzhledem k tomu, že předkladatel nedokázal za 2 roky více, než vypracovat stav k roku 2020, prohlašovat ho za cílový a rozšířit bez zdůvodnění OHP, přestože s tímto stavem nijak nekomunikuje, opět neuvedl žádný závazný limit provozu a celou dokumentaci podkládá nepravdivými a manipulovanými údaji, dá se jen těžko věřit, že má snahu dodat řádně provedenou dokumentaci, která obsahuje posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Kdyby to totiž udělal, bylo by velmi dobře zjevné, že takový záměr v dané lokalitě v žádném případě nelze realizovat. Vzhledem k tomu, že i stávající nedopracovaná dokumentace jasně dokazuje, že záměr by nedodržováním zákonných limitů způsoboval poškozování zdraví velkého počtu obyvatel a omezoval bez náhrady jejich vlastnická práva, požadují k EIA vydat nesouhlasné stanovisko.

Vypořádání:

1. Zákon o veřejném zdraví stanoví povinnost provozovateli letiště s více než 50 000 starty a přistání za rok vyhlásit OHP a to v území se stávající obytnou zástavbou a zároveň stanoví podmínky, které zde musí být splněny. Viz vypořádání typické připomínky č. 2.

2. Zpracovatel Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví důsledně posuzuje vlivy hluku v jednotlivých hlukových pásmech. Viz vypořádání typické připomínky č. 3. Zpracovatel pracuje s daty a údaji poskytnutými zpracovatelem Dokumentace (hluková studie, odhad počtu obyvatel v roce 2020 atd). Nemůže si dovolit principiálně žádnou manipulaci s podklady = vstupními daty. Pouze je zpracovává.

3. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.
 4. Viz vypořádání typické připomínky č. 10 a 7.
 5. Dle §5 odst. 2 zák. č. 100/2001 Sb. vychází proces EIA ze stavu životního prostředí v dotčeném území v době oznámení záměru – tj. v roce 2004 – definováno v Oznámení EIA. Příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. požaduje provést charakteristiku současného stavu životního prostředí a to je také v dokumentaci provedeno.
 6. Oznamovatel zde navrhuje teoretickou variantu, která je v souladu s legislativou.
 7. Navržený systém odpovídá zásadám optimalizace vlivů hluku, kdy nejvýznamnější vlivy v noční době umísťuje do prostoru stávajícího OHP, do nově navrhované části OHP pak umísťuje nejmenší vlivy, které představují přistání v denní době. Obdobné systémy jsou provozovány i na jiných letištích.
 8. Viz vypořádání typické připomínky č. 4.
 9. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.
 10. Viz vypořádání typické připomínky č. 1 a 2.
 11. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.
 12. Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 3.
 13. Tato kapitola slouží k orientačnímu stanovení, které obce mají být přímo informovány v rámci procesu EIA.
 14. Viz vypořádání typické připomínky č. 13.
 15. Viz vypořádání typické připomínky č. 3 a 8.
 16. Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 3.
 17. Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 3.
 18. Viz vypořádání typické připomínky č. 3. Izofony minimálně o 10 dB nižší než zákonný limit se v městských aglomeracích v ČR téměř nevyskytují. Nutnost hodnocení půlročního průměru provozu je stanovena legislativou. Pro noční dobu je v návrhu stanoviska EIA stanoven jasný limit pro jednu konkrétní noc.
 19. Vlivy hluku z odletových tratí po odbočení z osy dráhy jsou již nižší než 60 dB pro denní dobu a 50 dB pro noční dobu a tím pádem naprosto přesné (přesnější než přístrojové možnosti) dodržení odletové trati není nutné.
- Použitá metodika a výpočtový model počítá s rozptylem drah letu a tedy i s odchylkami od definované dráhy letu.
20. V Dokumentaci je jasně určeno území nevhodné pro bydlení a je to také vyjádřeno podmínkou návrhu stanoviska EIA:
- Na základě závěrů akustické studie a studie vlivů na veřejné zdraví vstoupí oznamovatel do jednání s majiteli obytných objektů v lokalitách Na Samotě a Nad Jenečkem v k.ú. Hostivice a s majiteli objektů v lokalitě Na Padesátníku; výsledkem těchto jednání může být:**

- **dohoda o provedení technických opatření na náklady oznamovatele, a to na základě prověření reálné možnosti ochrany objektů a jejich vnitřních prostor před hlukem technickými (zejména stavebními) prostředky, nebo**
- **dohoda o jiném využití dotčených obytných objektů vlastníky (tzv. „rekolaudace“), s poskytnutím součinnosti oznamovatele při zajištění adekvátní náhrady bydlení, nebo**
- **dohoda o odkoupení dotčených nemovitostí oznamovatelem**
- **výběr způsobu řešení v jednotlivých případech bude závislý na konkrétních podmínkách a bude vycházet zejména z představ vlastníků objektů, neboť výsledky hlukové studie nedávají oznamovateli možnost požadovat vyklizení objektů bez souhlasu vlastníků**

Na ostatním území je pak splněna únosná míra hluku - viz vypořádání typické připomínky č. 3.

Meze pro růst letiště jsou pak stanoveny ve formě maximálních kapacit a maximálního rozsahu OHP. Viz vypořádání typické připomínky č. 1 a 2.

21. V návrhu stanoviska EIA jsou stanoveny následující podmínky:

ve vztahu k standardním příletovým a odletovým tratím:

- **budou stanoveny optimální standardní příletové tratě STAR a standardní odletové tratě SID pro vrtulové a proudové dopravní letouny s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou, vybavené odpovídající navigační podporou**
- **všechny odlety budou prováděny po SID (standardních odletových tratích) až do průsečíku SID s hranicí vymezeného prostoru povinného dodržování SID**
- **dodržování předepsaných trajektorií letu bude kontrolováno, nedodržení sankcionováno**

postupy pro vzlety a přistání budou realizovány následovně:

- **způsob provedení vzletu bude upraven podle moderních poznatků o protihlukových postupech**
- **postupy pro přiblížení a přistání budou stanoveny tak, aby letadla mohla sestoupit pod stanovenou výšku nad zemí až po nalétnutí do osy dráhy pro přistání**

22. Viz vypořádání typické připomínky č. 1, 2, 3 a 8.

23. Viz vypořádání typické připomínky č. 1 a 2 a podmínky návrhu stanoviska EIA.

24. Viz vypořádání typické připomínky č. 3, 5 a 8.

25. Emise dluhopisů není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí. Kapacita letiště je limitována – viz vypořádání typické připomínky č. 1.

Josef Jůza

1. Věcné připomínky k předchozí verzi dokumentace jsou zčásti promítnuty do návrhu podmínek stanoviska, požaduji, aby ve stanovisku zůstaly (pěší a cyklistické cesty, důsledné vybavení ulic chodníky, zastávkové zálivy mimo jiné v místě přiblížení MÚK Aviatická - Lipská, kompenzační opatření v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví), dále opakuji požadavek, aby přeložka ulice K Letišti byla spolu s budoucím křížením Pražského okruhu s Lipskou ulicí řešena tak, aby byl umožněn **přímý příjezd autobusů z R7 k Terminálu 3** bez současné kilometrové zajižďky.

2. Zprovoznění nové dráhy na jedné straně sníží zátěž v současném přistávacím koridoru, což vítám, ale na druhé straně zvyšuje celkovou kapacitu letiště a tím technicky možnou celkovou zátěž okolí. Na základě zkušenosti, kdy řada výhrad k různým provozům byla orgány samosprávy a státní správy uzavřena konstatováním, že se nelze soukromým společnostem vměšovat do jejich podnikatelského záměru, pokud neporušují zákony, a na základě zkušeností s porušováním či obcházením podmínek stanovisek EIA nebo pokračováním záměru s parametry změněnými oproti podobě posuzované v procesu EIA (konkrétně např. PHA001 a čerstvě příprava záměru PHA495 za zásadně pozměněných podmínek, o nichž bylo konstatováno, že by vyžadovaly novou EIA), by se posuzovaný záměr stal nepřijatelným, pokud by se provozovatel změnil na soukromý subjekt.

3. Záměr není přijatelný bez dřívějšího zprovoznění kapacitního kolejového spojení letiště s centrem Prahy, realizace jehož obou částí (prodloužení metra i železniční spojení) je odsouvána.

4. Již v připomínkách k vrácené předchozí verzi dokumentace upozorňoval, že na její straně 58 již není pravda, že trať Hostivice - Středokluky je mimo provoz a není udržována. Trať je od roku 2007 opět v provozu. Přes upozornění se toto již neplatné tvrzení opakuje i v údajně přepracované verzi dokumentace na straně 68 a 196.

5. Navzdory upozornění ve vyjádření k předešlé verzi dokumentace nebyly do výčtu kulturních památek v zájmovém území na straně 148 zahrnuty rotunda v Přední Kopanině (zapsaná pod číslem 41193/1-1946) a dvorec (zapsaný pod číslem 103680).

6. Ve vyhodnocení dopravy se nadále počítá pouze se třemi skupinami, tedy leteckými cestujícími, jejich doprovodu a zaměstnanci letiště a dalších organizací na letišti. Nadále postrádám nezanedbatelný počet návštěvníků (zákazníků) provozoven v letištní oblasti a cestujících přestupujících mezi autobusovými linkami. Výsledkem je podle mého názoru podhodnocení celkových dopravních nároků oblasti stejně jako ve vrácené dokumentaci.

Shrnutí:

Záměr považuji za nepřijatelný zejména v případě privatizace Letiště Praha nebo absence kolejového spojení s centrem. Vymezení těchto podmínek nelze považovat za podporu záměru při jejich splnění.

Nová verze dokumentace obsahuje nadále chybné nebo neúplné údaje, a to přes upozornění ve vyjádření v předešlé verzi dokumentace. Proto by bylo na místě vrátit dokumentaci k dalšímu doplnění.

Vypořádání:

- 1. Požadované podmínky jsou součástí návrhu stanoviska. Přímý příjezd autobusů z R7 k Terminálu 3 přesahuje rozsah uvažovaného záměru.*
- 2. Podmínky stanoviska EIA platí pro každého provozovatele a jsou podkladem pro územní rozhodnutí.*
- 3. Záměr nelze podmiňovat realizací záměrů jiných investorů.*
- 4. a 5. Tyto informace byly předány oznamovateli a budou zapracovány do dalších stupňů přípravy záměru.*
- 6. Dle odborného odhadu představuje uvedené podhodnocení max. desetiny procenta a je plně pokryto v rámci bezpečnostních korekcí jednotlivých metod posuzování.*

Jiří Maštera

V části dokumentace s názvem údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území se dozvídané podrobnosti o nejzávažnějších enviromentálních charakteristikách dotčeného území, o půdě, vodě, fauně, floře a dalších složkách životního prostředí, ale v části Komplexní charakteristika a hodnocení vlivu stavby nové letové dráhy na obyvatelstvo a na životní prostředí je dokumentace přizpůsobená Jednostranným zájmům letiště.

V předchozí dokumentaci z roku 2007 byly zcela zřetelně popsány negativní účinky hluku, mezi něž patří např. i ovlivňování neurovegetativní regulace vyšších nervových funkcí, jako např. učení, Zapamatování informací, ovlivňování motorických funkcí a koordinace. Hluk zatěžuje řečovou komunikaci, obtěžuje, vyvolává pocit rozmrzelosti a nespokojenosti, negativně ovlivňuje odpočinek organismu a tím jeho výkonnost. Způsobuje poruchy spánku, negativně ovlivňuje kardiovaskulární systém, podílí se na vzniku hypertenze a řadě dalších onemocnění.

Podle doporučení WHO by průměrná ekvivalentní hladina akustického tlaku v noční době v chráněném venkovním prostoru staveb neměla přesahovat 45 dB, počet hlukových událostí v noční době by neměl být větší, než 10 až 15 hlukových událostí za celou noc.

Naproti tomu Dokumentace operuje s hodnotou L_{Aeq} pro noční dobu 50 dB a hlukových událostí za celou noc 43 až 52, výhledově - podle naplnění tzv. „hlukové kvóty“.

Důvod, proč odborní zpracovatelé doporučení WHO ignorují, nasnadě: Zvýhodňovat zájmy leteckých lobbistů na úkor zdraví obyvatelstva.

Uvnitř staveb pro bydlení by podle našeho hygienického předpisu neměla ekvivalentní hladina akustického tlaku přesahovat v denní době 40 dB, v noční době 30 dB.

Aby mohlo být těchto hodnot dosaženo, letiště lidem uvnitř tzv. hlukového pásma letiště nabízí zaplacení plastových oken s proklamovanou hlukovou neprůzvučností - 37 dB. To ale za předpokladu, že se těmito okny nebude vůbec větrat. Pokud by se těmito okny větralo, nemohlo by být požadovaného útlumu dosaženo.

Nabídkou zaplacení plastových oken bez možnosti těmito okny větrat, jsou opět zvýhodňovány zájmy letiště, na úkor obyvatelstva, protože obyvatelstvo při užívání bytu větrat musí.

Pro venkovní chráněné prostory je normou stanovena hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku pro hluk z leteckého provozu $L_{Aeq} = 60$ dB ve dne a 50 dB v noci, měřeno dle křivky A.

Uvnitř hlukového pásma jsou ale tyto hodnoty běžně překračovány, proto letiště nabízí zaplacení plastových oken. Tato okna ale mají deklarovaný útlum pouze, jsou-li trvale uzavřená. To ale není žádné řešení, protože obyvatelstvo větrat musí.

Řešení nadnormového hluku zaplacením plastových oken je zcela nedostatečné. Lidé by měli po letišti požadovat nejen zaplacení plastových oken, ale ještě i zaplacení větracího nebo klimatizačního zařízení s jasně definovaným útlumem hluku a zaplacení elektřiny spotřebované tímto zařízením.

Dále by měli požadovat finanční náhradu za nemožnost užívat balkón, dvorek, zahradu, protože tam se vyskytuje - vinou letiště - hluk přesahující hygienický předpis.

Lidé by měli mít možnost, v místním závazném referendu se vyjádřit, zda s bydlením v pásmu, kde je hluk o nadnormové velikosti, souhlasí, či nikoliv.

Dle nové dokumentace z prosince 2009 nejsou výše uvedené problémy řešeny vůbec. Míra únosnosti území pro předvídaný nárůst počtu obyvatelstva v hlukem exponovaných místech, je posuzována pouze z hlediska eventuálního nárůstu počtu hlukem exponovaných osob a nikoliv z pohledu míry překračování platné hygienické normy. To je pohled nesprávný.

Chyba je i v zákonu č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, kde se uvádí, že tam, kde je hluková norma překračována, je možno vyhlásit tzv. ochranné hlukové pásmo letiště a to bez jakékoliv dohody s obyvateli, zda s tímto postupem souhlasí, či nikoliv. To je postup mocenský a nedemokratický, který bude nutno změnit.

Není jasné, jakými kritérii byli zpracovatelé dokumentace vedeni, když uvádějí, kolik lidí bude leteckým hlukem obtěžováno, vyrušováno ze spánku a co ještě přijatelné je a co už nikoliv.

V dokumentaci chybí zhodnocení působení více faktorů na lidský organismus najednou - tzv. synergie.

Zpracovatelé považují za výchozí stav rok 2006, přičemž za výchozí stav by měl být považován stav v roce 2004, neboť k tomuto roku byl definován stav v minulé verzi z roku 2007. Zvoleným postupem dosáhli zpracovatelé neporovnatelnosti výsledků.

V dokumentaci chybí zhodnocení, zda nový stavební záměr někoho ohrozí či neohrozí, zda je záměr přijatelný, nebo nepřijatelný a za jakých podmínek.

Z výše uvedených důvodů je předložená dokumentace z prosince 2009 jako podklad pro územní řízení - zcela nepoužitelná.

Zpracovatelé dokumentace opomenuli stanovit maximální a nepřekročitelné hodnoty hluku, ani nepřekročitelné limity počtu vzletů a přistání pro denní a noční dobu.

Naplnění tzv. noční hlukové kvóty je pojmem, který naše legislativa nezná, přitom v současné době tento pojem umožňuje několikanásobně překračovat doporučení WHO, podle kterého by měl být počet hlukových událostí v noci jen 10 až 15 a nikoliv současných 48 až 52.

Zcela vadná je úvaha, že noční letecký provoz by měl být v budoucnu limitován pěti procenty denních hlukových událostí. To je pojem gumový, který by byl závislý na počtu událostí během dne, opět zvýhodňuje letiště na úkor obyvatelstva. Nemá oporu v doporučeních WHO.

Navržený způsob leteckého provozu svědčí o jednostranné podpoře letiště - na úkor obyvatelstva.

Tvrzení zpracovatelů dokumentace, že vedení hranice nového tzv. hlukového ochranného pásma letiště nevnaší do území nový zdroj hluku s cílem snížit hlukovou expozici obyvatelstva v noční době, je nepravdivé, protože je uvažováno rozšíření provozu, které samozřejmě zvýšenou hladinu hluku vyvolá.

Další tvrzení zpracovatelů, že vedení hranice nového ochranného pásma letiště bylo dohodnuto se všemi dotčenými obcemi a Městskými částmi hl.m. Prahy je opět nepravdivé. Např. obce Lysolaje, Suchdol, Nebušice, Hostivice jednoznačně odmítly rozšíření hlukového pásma na svá obydlená území.

I toto svědčí o jednostranném zaměření zpracovatelů ve prospěch letiště a v neprospěch obyvatelstva, které by chtělo žít v prostředí, kde nejsou hygienické normy překračovány.

V dokumentaci je uváděno, že největším problémem pro vznik infarktu myokardu je noční letecký hluk. Vzápětí ale uvádí, že při navrhovaném navýšení nočních letů je riziko nulové. To je samozřejmě nesmysl.

V územně plánovacích dokumentacích jednotlivých obcí je uvedeno, že jde o plochy pro bydlení. Všechny orgány veřejného zdraví by měly dohlížet na to, aby byly na těchto územích hygienické limity dodržovány, nikoliv porušovány.

Zpracovatelé citují různá doporučení WHO, přičemž je vůbec nerespektují a svými návrhy prosazují zájmy leteckých lobbistů na úkor obyvatelstva žijícího na zemi.

Zpracovatelé dokumentace se měli vypořádat i se stanoviskem Ministerstva životního prostředí a promyslet změnu současného letiště Ruzyně na letiště městského typu v souladu se Směrnicí EU Č.2002/30/ES ze dne 26.3.2002 - o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích.

Není pravda, že by přeměnou současného letiště na letiště městského typu došlo k likvidaci civilní letecké dopravy ČR.

Hygienické normy by dodržovány být měly a tomu se letiště i letečtí lobbisté musí podřídit. Vyhlášení tzv. ochranného hlukového pásma nic neřeší - o tom jsem se zmínil výše.

Zpracovatelé vůbec nepočítali s uplatněním penalizace leteckého hluku v době večerní 18 až 22 hodin + 5 dB a s penalizací hluku nočního 22 až 06 hod ráno + 10 dB pro lepší ochranu obyvatelstva před hlukem, což lze dle Směrnice EU zavést.

Zpracovatelé podrobně popisují emisní pozadí v lokalitách kolem letiště, ale zcela opomenuli navštívit majitele domů, zahrad a balkónů např. v Horoměřicích, nebo v Suchdole, kde lidé mívají zahradní nábytek pokrytý mastnou špínou, zřejmě pocházející z leteckého provozu.

Zarážející na celé věci je to, že Ministerstvo zdravotnictví schválilo tzv. Metodický návod Ministerstva zdravotnictví čj. OVZ-32.0-19.2.2007/6306, podle kterého se nyní letecký hluk vyhodnocuje.

Vzhledem k výše uvedenému - předložené posouzení vlivu stavby nové letové dráhy na životní prostředí a na zdraví obyvatel v dotčené oblasti nesplňuje předepsané požadavky a proto navrhuji, aby bylo zamítnuto.

Vypořádání

Co se týká popisu negativních účinků hluku a doporučení WHO, tak tyto vycházejí ze závazných metodik pro hodnocení zdravotních rizik – současný stav je podrobně popsán u vypořádání typické připomínky č. 3.

K problematice plastových oken je nutno upozornit, že dle zákona o veřejném zdraví musí být v OHP provedena opatření pro splnění hygienických limitů uvnitř staveb.

K problematice synergie – viz vypořádání typické připomínky č. 12.

Dle §5 odst. 2 zák. č. 100/2001 Sb. vychází proces EIA ze stavu životního prostředí v dotčeném území v době oznámení záměru – tj. v roce 2004 – definováno v Oznámení EIA. Příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. požaduje provést charakteristiku současného stavu životního prostředí a to je také v dokumentaci provedeno.

K problematice přijatelnosti záměru - vypořádání typické připomínky č. 3.

K maximálním a nepřekročitelným hodnotám hluku, nepřekročitelným limitům počtu vzletů a přistání pro denní a noční dobu a limitům nočního provozu – viz vypořádání typické připomínky č. 1 a 2.

K problematice nového zdroje hluku – viz vypořádání typické připomínky č. 3 a 9.

Ke shodě OHP se všemi dotčenými subjekty viz vypořádání typické připomínky č. 10.

K problematice infarktu myokardu viz vypořádání typické připomínky č. 3.

V dokumentaci EIA a dále v návrhu stanoviska EIA jsou hygienické požadavky plně respektovány.

Problematika změny současného letiště Ruzyně na letiště městského typu je v Dokumentaci EIA dostatečně komentována.

K tvrzení, že „Zpracovatelé vůbec nepočítali s uplatněním penalizace leteckého hluku v době večerní 18 až 22 hodin + 5 dB a s penalizací hluku nočního 22 až 06 hod ráno + 10 dB pro lepší ochranu obyvatelstva před hlukem, což lze dle Směrnice EU zavést“ je možno konstatovat, že jedním z hlavních ukazatelů hlukové zátěže v posouzení zdravotních rizik byla použita L_{dvn} = ekvivalentní hladina akustického tlaku A za 24 hodin se zvýšením (penalizací) večerní hladiny akustického tlaku o 5 dB a noční hladiny o 10 dB.

K problematice „zahradního nábytku pokrytého mastnou špínou, zřejmě pocházející z leteckého provozu“ lze uvést, že byla zpracována rozptylová studie mj. i pro nejvýznamnější organické látky. Tato studie nesignalizuje možné překročení limitů, která by mohlo způsobit uváděný stav. Dále je v rámci monitoringu složek životního prostředí prováděn monitoring ovoce a plodin v okolí letiště VŠCHT Praha, Ústavem chemie a analýzy potravin. Jeho výsledky, které jsou k dispozici na obecních úřadech, také uváděné vlivy nesignalizují.

Jiří Navrátil

Jako občan žijící v části Praha - Suchdol zásadně nesouhlasím se zvažovaným rozšiřováním letiště Praha - Ruzyně.

Před dvěma lety jsem zasílal připomínky k dokumentaci EIA. Bohužel nová

dokumentace nadále postrádá odpovědi na klíčové otázky a řada faktů je zamlčena či zkrácena. (Příloha o. s. Občané proti hluku a emisím)

Dovoluji si vás tímto požádat o odmítnutí takto zpracované dokumentace jako celku.

Současně si dovoluji požádat o zahájení kroků proti letišti s požadavkem na sjednání nápravy, neboť již nyní jsou překračovány hlukové limity a nedodržují se přistávací korydory (letadla si cestu zkracují, nalétávají do přistávacího korydoru dříve a ze stran). Tato fakta byla přiznána na setkání zástupců akciové společnosti letiště Praha Ruzyně (ředitel + 3 další zaměstnanci) s veřejností dne 03.02.2010 na Úřadě MČ Praha - Suchdol.

Děkuji předem za váš čas věnovaný oběma podnětům.

PS: Můžete mi, prosím pěkně, na tento email odpovědět, abych viděl, že k vám úspěšně dorazil a budete se tím zabývat? Děkuji.

Vypořádání:

Vyjádření o. s. Občané proti hluku a emisím je vypořádáno v příslušné části tohoto posudku.

Podmínkou návrhu stanoviska EIA je stanoveno:

ve vztahu k standardním příletovým a odletovým tratím:

- ***budou stanoveny optimální standardní příletové tratě STAR a standardní odletové tratě SID pro vrtulové a proudové dopravní letouny s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou, vybavené odpovídající navigační podporou***
- ***všechny odlety budou prováděny po SID (standardních odletových tratích) až do průsečíku SID s hranicí vymezeného prostoru povinného dodržování SID***
- ***dodržování předepsaných trajektorií letu bude kontrolováno, nedodržení sankcionováno***

Dobroslav Růžička

Bydlíme v Jenči u Prahy v zóně zasažené provozem letiště. Toto místní životní prostředí je silně zasaženo hlukem a nadměrným letovým provozem, proto uvádím několik důvodů na jejichž základě nesouhlasíme se stavbou další letové dráhy a s navyšováním letového provozu!

1. Provoz na nové letové dráze je směřován ještě více do obydlených lokalit!
2. Nadměrné zvyšování letového provozu je bezohledným činem „o nás bez nás“!

3. V současné době je část letového provozu směřována přes obytnou zástavbu obce Jeneč! A to v nízké výšce - hluk přímo nad hlavou!
 4. Malé respektování nočního klidu – příliš mnoho nočních hlukových startů!
 5. Vrcholem všeho jsou starty proti východnímu větru! Letadla startují z bezprostřední blízkosti obce Jeneč! Každý start je provázen obrovským hlukem a v letních měsících také vlnami vzduchu plného jedovatých motorových zplodin z leteckých motorů!
 6. Většina startujících letadel nabírá výšku velmi pomalu, těsně nad obcí Jeneč! Následek - obrovský hluk!
 7. Životní prostředí lidí žijících v okolí letiště je cílevědomně ničeno, zvláště nadměrným hlukem!
 8. Je potřeba respektovat čisté a zdravé životní prostředí, nikoliv bezohledné finanční zisky určitých zájmových skupin lidí!
- Se stavbou nové paralelní dráhy a s nadměrným bezohledným zvyšováním letového provozu na letišti Praha Ruzyně nesouhlasíme!

Vypořádání:

Ke zvyšování letového provozu – viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K problematice nočního provozu – viz vypořádání č. 1 a 2.

K problematice startů je uložena v návrhu stanoviska následující podmínka:

postupy pro vzlety a přistání budou realizovány následovně:

- ***způsob provedení vzletu bude upraven podle moderních poznatků o protihlukových postupech***
- ***postupy pro přiblížení a přistání budou stanoveny tak, aby letadla mohla sestoupit pod stanovenou výšku nad zemí až po nalétnutí do osy dráhy pro přistání***

Ladislav Tržil

Tento záměr navrhovatele zcela výrazně a bezohledně devastuje a znehodnocuje životní prostředí nejenom vnějších, ale i vnitřních prostředí obytných domů, ve kterém žijí a jsou na něm závislé desetitisíce lidí. Tímto tedy dojde k poškozování zdraví obyvatel i k devastaci majetku v soukromém vlastnictví. Vždyť i současný letový provoz na stávající dráze RWY 06L/24R je pro obyvatele Čimic obtížný. Dokumentace neobsahuje posouzení únosnosti záměru v území OHP, ani blízkém okolí a pod koridorem pro přistání. Průměrné hodnoty hluku v oblasti Čimic 50 až 55 dB a samozřejmě výrazné kolísání hodnot hluku kolem nich jsou v rozporu s hodnotami povolenými v obytných zónách, ale i ve výrazném rozporu s hodnotami prosazovanými v rámci EU, kde je navíc nově dán požadavek jejich snižování z důvodu ochrany zdraví a životního prostředí. Hodnoty hluku se negativně projeví i v užití interiérů budov a způsobí nevyhnutelně pokles ceny nemovitostí v této oblasti, což není studií zohledněno. Pokud by tento záměr nebyl zamítnut, bylo by nevyhnutelně nutné zajistit

ochranu životního prostředí, zdraví i majetku obyvatel soudní cestou. Věřím, že činnost MŽP i orgánů správy města nebude v této věci neobjektivně chybná, ale zdravě platná a nekompromisně účinná. Tímto žádám o zamítnutí výše uvedeného záměru.

Vypořádání:

Chráněné prostory jsou definovány v § 30 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Hygienické limity hluku jsou pak stanoveny prováděcím předpisem k tomuto zákonu, a to nařízením vlády č. 148/2006 Sb. Do tohoto zákona jsou implementována doporučení EU a WHO. S těmito hodnotami je záměr v souladu. Ceny nemovitostí – viz vypořádání typické připomínky č. 13.

Jiří Vackář

1. Zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí na dopracování dokumentace (viz č. j. 21550/ENV/08), ani oprávněné připomínky dotčených obyvatel, obcí, městských částí a občanských sdružení k předchozí dokumentaci (dokumentace 2007).
2. Dokumentace neobsahuje údaj o kapacitě záměru ani jiné informace o konečném rozsahu letiště Praha Ruzyně, a je proto z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. i nadále neposuzovatelná. Provozovatel ruzyňského letiště společnost Letiště Praha, a.s., v rámci procesu EIA od roku 2005 potřeby zatajil veřejnosti i úřadům, jak velké letiště plánuje vybudovat (oznámení záměru 2 0 05, dokumentace 2007, dokumentace 2009).
3. Nebyla posouzena únosnost záměru z hlediska jeho vlivu na zdraví současných ani budoucích obyvatel.
4. Dokumentace nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem.
5. Dokumentace a ani jiné doklady neobsahují konkrétní závazné omezení nočního provozu.
6. Nesouhlasím s navrhovaným rozšířením ochranného hlukového pásma na území se stávající obytnou zástavbou, které umožní neomezené překračování hlukových limitů.
7. Záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací, představuje dopravní stavbu nadmístního významu, která způsobí trvalé překročení zákonných hygienických limitů hluku v území vymezeném jako obytné, bez vyznačení jakýchkoliv negativních vlivů a omezení v platném územním plánu.
8. I z chybné dokumentace záměru zpracované bez variant na základě neúplných a podhodnocených podkladů (např. nezahrnutí území Lysolaj a Sedlce, podhodnocené stavy obyvatel, ...) jednoznačně vyplývá, že záměr by způsobil překročení hygienických limitů hluku na územích se stávající obytnou zástavbou.
9. Dokumentace se vůbec nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, které by se vlivem záměru nepochybně dále zhoršovalo a letecký hluk by tak dlouhodobě ohrožoval zdraví obyvatel, žijících v okolí letiště. Vzhledem k výše uvedenému požaduji vydání nesouhlasného stanoviska EIA k záměru výstavby paralelní dráhy a násobného navýšení

leteckého provozu na letišti v Praze Ruzyni, které se nachází v hustě obydleném území okraje hl.m Prahy, kde jsou již nyní překračovány zákonné hygienické limity.

Vypořádání:

1. Viz vypořádání typických připomínek č. 1, 2, 3, 4 a 5.
2. Viz vypořádání typických připomínek č. 1.
3. Viz vypořádání typických připomínek č. 3.
4. Viz vypořádání typických připomínek č. 3.
5. Viz vypořádání typických připomínek č. 1.
6. Viz vypořádání typických připomínek č. 2 a 5.
7. Viz vypořádání typických připomínek č. 7.
8. Viz vypořádání typických připomínek č. 5.
9. Viz vypořádání typických připomínek č. 1.

Václav Vik, Andrea Viková

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

a) Požadavek č. 1

- jednoznačně stanovit maximální kapacitu a limity záměru, k těmto vztahovat celé posouzení vlivů,
- posoudil vlivy záměru variantně při využívání různých kombinací vzletových a přistávacích drah včetně technicky maximálně možného leteckého provozu na drahách 06L/24R + 06R/24L 6+ 13/31,
- stanovit maximální únosnost území ve vazbě na skutečnou kapacitu letiště s ohledem na ostatní funkce v území,
- na základě stanovené maximální únosnosti území stanovit meze pro růst letiště, stanovit a vyhodnotit maximálně možný rozvoj letiště, včetně časového předpokladu

a1) Dokumentace opět neobsahuje údaj o maximální kapacitě záměru ani jiné informace o konečném rozsahu letiště Praha Ruzyně.

Předpokládaný stav provozu na drahách v roce 2020 označený v dokumentaci jako „cílový stav po realizaci záměru“ není maximálně možný stav provozu. V dokumentaci uváděné pohyby nejsou pohyby maximálně realizovatelné na novém dráhovém systému (dále odkazujeme na bod 6 přílohy i tohoto vyjádření).

Provozovatel ruzyňského letiště, společnost Letiště Praha, a.s. v rámci procesu EIA od roku 2005 potřeťí (oznámení záměru 2005, dokumentace 2007, dokumentace 2009) zatajil veřejnosti i úřadům, jak velké letiště plánuje vybudovat. Stav provozu v roce 2020 je

vzhledem k posunutí realizace záměru v podstatě stav po realizaci záměru, nejedná se o etapu a je nesporné, že provoz bude po roce 2020 stále narůstat.

Záměr je zcela prokazatelně dlouhodobý, v roce 2020 nebude dosaženo maximální kapacity a posuzovat vlivy záměru pouze kroku 2020 nesplňuje požadavek MŽP ani požadavky zákona č. 100/2001 Sb. a jde zcela proti smyslu procesu EIA.

Veškeré údaje o počtu pohybů, množství přepravovaných osob atd. nejsou údaji, které by vycházely z technických možností budovaného dráhového systému, ale jedná se o zcela nezávazné údaje k roku 2020 založené na předpokladech a odhadech oznamovatele ohledně budoucího zájmu leteckých společností a využití letiště Praha Ruzyně. Nejedná se tedy vůbec o objektivní a neměnné údaje, které v žádném případě nejsou označeny jako nepřekročitelné do roku 2020 natož pak po roce 2020. Toto je zřejmé již z toho, že se tyto předpoklady již nyní neustále mění a tyto údaje nemohou být akceptovány jako základ pro posouzení EIA.

Kromě toho, že tyto uváděné údaje mohou být ovlivněny (podhodnoceny) oznamovatelem již v zájmu snížit negativní vliv záměru, je nesporné, že budoucí zájem o využití letiště bude záviset kromě celkové ekonomické situace (ať již celosvětové, evropské či české) zejména na podmínkách, které letiště nabídne - a pokud např. nabídne oproti jiným srovnatelným letišťům nadstandardní možnosti využití letiště pro noční provoz, tranzit, transfer a nákladní dopravu, pak obchodní zájem o jeho využití bude jistě enormní a jediné skutečné omezení nárůstu provozu bude maximální kapacita dráhového systému, tedy to co bude na dráhovém systému realizovatelné. Výstavbou dráhy vytvořený dráhový systém by technicky bez nutnosti dalších staveb znamenal vytvoření letiště pro minimálně 400 000 letů za rok. Pokud by nebylo záměrem oznamovatele využít tyto možnosti, nebyl by dobrým podnikatelem a výstavba dráhy by byla naprosto nepochopitelnou investicí.

Z výše uvedeného je zcela nesporné, že není možné přistoupit na tento způsob posuzování, neboť bez posouzení skutečné maximální kapacity záměru, tedy technicky maximálně možného leteckého provozu na drahách 06L/24R + 06R/24L 6+ 13/31, nelze učinit jakýkoliv závěr o únosnosti tohoto záměru.

Účelovost tohoto postupu zatajování skutečné kapacity dráhového systému je zcela zjevná i z toho, že rozsah ochranného hlukového pásma (dále jen OHP) je navržen na větší provoz, než je v dokumentaci uváděný tzv. cílový stav a navržené OHP by také bez problémů umožnilo více než 400 000 letů za rok bez porušení jakýchkoliv právních předpisů ČR. K OHP více viz bod 6 tohoto vyjádření.

Kategoricky odmítáme pokus oznamovatele a zpracovatele obejít zákon a tzv. salámovou metodou získat podklady pro výstavbu dráhy zatajením skutečných vlivů záměru na zdraví a životní prostředí a po výstavbě navyšovat provoz podle svých podnikatelských potřeb a vytvořených technických možností na úkor zdraví obyvatel a životního prostředí.

Konstatujeme, že nebyl splněn jeden z naprosto základních požadavků MŽP na dopracování dokumentace a základní podmínka pro jakékoliv posuzování vlivů na životní prostředí.

a2) Posouzení vlivů není provedeno variantně

Dokumentace pracuje pouze s jedním způsobem provozu dráhového systému 06L/24R + 06R/24L 6+ 13/31 a také pouze s jedním způsobem umístění paralelní dráhy a žádné varianty provozu ani umístění posuzovány nejsou.

Dokumentace uvádí stav k roku 2006 a tzv. cílový stav v roce 2020.

Dále zpracovatel zcela zbytečně v dokumentaci uvádí jakousi pseudovariantu provozu k roku 2014 při neprovedení záměru a pseudovariantu provozu k roku 2014 po zprovoznění dráhy. Předpokládaný stav provozu při uvedení do provozu v roce 2014 je však zcela nepodstatný, jedná se o nejmenší možný stav provozu letiště s paralelní dráhou a zkoumání tohoto stavu je veskrze zbytečné, zákon ho nepožaduje a nebyl ani požadován MŽP.

Předpokládaný stav provozu k roku 2014 při neprovedení záměru je z výše uvedených důvodů rovněž zbytečný a navíc je účelově zmanipulovaný s cílem vytvořit imaginární hrozbu zvýšení hluku v okolí dráhy 13/31 a tím odůvodnit před veřejností výstavbu nové dráhy i nesmyslný návrh provozu pro rok 2020.

Prezentovaný způsob provozu letiště v roce 2014 při neprovedení záměru nevychází z reálného stavu a je zcela nesmyslný.

Provoz na dráze 13/31 je zcela jednoznačně a trvale omezen např. platnými územními rozhodnutími o zřízení OHP, AIP ČR, územním plánem, zásadami územního rozvoje, smlouvou s MČ Praha 6 o dlouhodobém a sankcionovaném zásadním omezení provozu na této dráze.

Rozložení provozu na drahách vymezené zpracovatelem v charakteristickém dni v příloze C, přílohy 15 Dokumentace je zcela absurdní, nesmyslné, nereálné a vytvořené v zájmu totálního zkreslení hlukové situace. Přes výše uvedená omezení provozu na dráze 13/31 a přes tvrzení zpracovatele o 20% rezervě současného provozu dráhového systému předkládá zpracovatel jako jediný a nevyhnutelný způsob provozu v roce 2014 bez paralelní dráhy způsob, který je uveden níže v tabulce:

	Počet denních pohybů za charakteristický den přes území:				Celkem
	Starý Suchdol	Unhošť	Kladno	Praha	
Dráha	06L/24R	06L/24R	13/31	13/31	
Skutečný stav 2008	203,1	194,4	26,4	38,8	462,7
Návrh zpracovatele pro variantu neprovedení záměru rok 2014	80	188	93	155	516
Změna počtu pohybů	-123,1	-6,4	+ 66,6	+ 116,2	+ 53,3
Změna počtu pohybů v %	- 61%	-3%	+ 252%	+ 299%	+ 12%

Z výše uvedeného vyplývá, že při zvýšení celkového provozu o 12 %, tj. o 53 letu za den zpracovatel zcela bezdůvodně a zjevně pouze účelově

- převádí polovinu veškerého provozu na dráhu 13/31,
- pohyby nad Prahou zvyšuje o 300% (4 x).

Výše uvedená varianta neprovedení záměru kroku 2014 je tedy zcela nesmyslná. Varianta neprovedení záměru k roku 2020 nebyla předložena vůbec (blíže viz bod 14 přílohy 1 tohoto vyjádření).

Zpracovatel nevytvořil řádnou variantu provozu při maximální kapacitě současného ani budoucího dráhového systému.

V dokumentaci je předkládána jediná varianta předpokládaného provozu v roce 2020. K této pak namítáme, že je z hlediska zdraví obyvatel zcela nevhodná, protože je založena na koncentrací 90% leteckého provozu v ČR do úzkého pruhu obydleného území, blíže viz bod 8 přílohy 1 tohoto vyjádření. Je zcela nepřijatelné, že tento návrh provozu je prezentován jako opatření na snížení hluku a že je bez posouzení variant provozu navrhováno jeho zakotvení v předpisech pro provoz letiště.

Varianty provozu ani umístění paralelní dráhy dle požadavku MŽP nebyly v Dokumentaci zpracovány, tento správný požadavek MŽP tedy nebyl splněn.

Varianty nebyly zpracovány ani v dosud proběhlých a probíhajících řízeních dle stavebního zákona.

a3) Požadavek na stanovení maximální únosnosti území nebyl splněn

Nebyla vůbec posuzována a stanovena maximální únosnost území i hlediska hlukové zátěže vyvolané provozem záměru.

Zpracovatel výslovně odmítl z tohoto hlediska tuto únosnost posuzovat a stanovit s tím, že v případě překročení hlukových limitů se nejedná o poškozování životního prostředí ve smyslu zák. 17/1992 Sb. a tudíž se na tuto problematiku nedá aplikovat pojem únosné zátěže.

Tento názor je zcela nesprávný a nepřijatelný, neboť:

Posuzování vlivů na životní prostředí upravuje §1 zák. 100/2001 Sb. v odst. 1:

„Zákon v souladu s právem Evropských společenství 1) upravuje posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví“

a dále dle odst. 3 §1 zák. 100/2001 Sb.

„Účelem posuzování vlivů na životní prostředí je získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů, 1a) a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti 1b)“

Pod 1a) je odkaz na zák. 49/1997 Sb. o civilním letectví, podle kterého by mělo být přijímáno opatření obecné povahy o zřízení OHP, kterým bude dotčeno právo na ochranu zdraví a majetku. Je zcela zřejmé, že závěry z procesu EIA a Dokumentace budou odborným podkladem pro toto správní řízení, ve kterém se rozhoduje o rozsahu omezení práva na zdraví a že posouzení únosné zátěže pro zdraví obyvatel je zcela zásadní. Význam pojmu udržitelný rozvoj je řešen pod 1b) odkazem na zákon 17/1992 Sb. o životním prostředí, souvislost mezi zákonem 17/1992, zák. 100/2001 a posuzováním vlivů na veřejné zdraví je zcela zřejmá.

Dále je možné se v případě vztahu hluku a životního prostředí odkázat přímo na zvláštní předpis pro ochranu veřejného zdraví, zák. 258/2000 Sb., který i v souladu se směrnicí EU definuje škodlivé zatížení životního prostředí v § 80, odst. g) takto:

„... strategické hlukové mapy, jejichž součástí jsou mezní hodnoty hlukových ukazatelů; mezní hodnotou hlukových ukazatelů se rozumí hodnota hlukových ukazatelů, při jejímž překročení dochází ke škodlivému zatížení životního prostředí,“

Dále odkazujeme na úvod přílohy 1 tohoto vyjádření.

Vzhledem k tomu, že tzv. cílová kapacita, tedy předpokládaný stav provozu kroku 2020, není kapacitou maximální, nebyla stanovena maximální únosnost území ani z hlediska dalších negativních vlivů.

a4) Nebyly stanoveny meze pro růst letiště a stanoven a vyhodnocen maximálně možný rozvoj letiště, včetně časového předpokladu.

b) Požadavek č. 2

Nebyly prověřeny ani doloženy varianty umístění plánované přistávací a vzletové dráhy ani varianty přesunu nákladní dopravy (Cargo) a tranzitní přepravy na jiné letiště.

Ohledně absence variant umístění viz bod a2). V dokumentaci není ani uveden plánovaný rozsah nákladní dopravy ani dopravy tranzitní, pouze tranzitní a nákladní přepravu bagatelizuje s odkazem na stav v roce 2007. Dokumentace neuvádí žádné limity nákladní a tranzitní přepravy po realizaci záměru.

c) Požadavek č. 3

Nebyly žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy dopravy letecké, silniční a železniční a hluku z motorových zkoušek.

Zpracovatel na str. 167 nepravdivě informuje o tom, že v příloze 20 je využit i model pro hodnocení obtěžujícího účinku kombinovaného hluku z různých typů dopravy.“ Žádné hodnocení obtěžujícího účinku kombinovaného hluku provedeno nebylo, což je i výslovně uvedeno v příloze 20 Dokumentace na str. 27. Dále odkazujeme na bod 2 přílohy 1 tohoto vyjádření.

d) Požadavek č. 5

d1) Nesprávné počty obyvatel

Zpracovatel pracuje s nesprávnými, počty obyvatel zasažených hlukem, z hodnocení byly vynechány obydlené lokality OHP, které by byly nově zasaženy hlukem (odkazujeme na bod 1 přílohy 1 tohoto vyjádření). Předpokládaný počet obyvatel k roku 2020 v územích vybraných zpracovatelem k hodnocení vlivů na zdraví je zjevně nesprávný, počty obyvatel předpokládané pro rok 2020 budou např. na Suchdole dosaženy do roku 2011 (odkazujeme na bod 5 přílohy 1 tohoto vyjádření).

d2) Nebylo stanoveno ani žádným způsobem prověřeno celkové množství obyvatel (stávajících i ve výhledu) dotčených nadlimitním hlukem a jejich míra zasažení. Chybí celkové počty/osob zasažených nadlimitním hlukem i srovnání s výchozím stavem.

V rámci celé dokumentace není vymezen počet obyvatel zasažených nadlimitním hlukem L_{aeqd} , L_{aeqn} tedy ani v roce 2006 ani v roce 2020, rovněž není stanoven celkový počet

obyvatel žijících v území zasaženém hlukem nad mezní hodnoty škodlivého zatížení životního prostředí (L_{dvn} , L_n). Příloha 20 se soustředila výhradně na vybraná území, pracuje s nesprávnými počty obyvatel a navíc soustavně odvádí pozornost směrem na změnu hlukové zátěže mezi rokem 2014 a 2020, kdy budou v provozu již obě dráhy - toto srovnání je pro účely EIA zcela podružné.

e) Požadavek č. 11

Nebyla vůbec vypořádána vyjádření z roku 2008 k dokumentaci záměru. Dokumentace neobsahuje soupis vyjádření ani způsob jejich vypořádání - zohlednění či zamítnutí.

2. Nesplnění požadavků zákona č. 100/2001 Sb.

a) Chybí náležitost dokumentace

Předložená dokumentace nemá náležitost striktně vymezenou zákonem č. 100/2001 Sb. ve znění platném k datu oznámení záměru. Dokumentace neobsahuje náležitost dokumentace dle § 8 odst. 1 a části B čl. I. odst. 2 přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., a to Kapacitu (rozsah) záměru.

b) nesprávný způsob posuzování vlivů záměru

Zákon požaduje posouzení vlivů záměru na životní prostředí v průběhu přípravy, výstavby, provozu a ukončení záměru (§ 5). Předložený záměr jednoznačně nepředpokládá ukončení a je prokazatelně dlouhodobý. V tomto případě nebylo zcela nepochybně provedeno posouzení provozu ani posouzení po etapách. Dokumentace posuzuje vliv provozu pouze 6 let od uvedení nové dráhy do provozu což je naprosto nepřipustný postup. Posuzovat vliv provozu dlouhodobého záměru se životností 50 a více let pouze k tomuto datu je naprosto absurdní a v rozporu se zákonem.

c) Uveden nesprávný výchozí stav

Zpracovatel protiprávně zaměnil výchozí a srovnávací stav, v dokumentaci není uveden správný, výchozí stav, viz str. 2, bod 4 přílohy 1 tohoto vyjádření.

d) Není provedeno srovnání stavu životního prostředí s výchozím ani srovnávacím stavem

Vzhledem k tomu, že není popsán stav při dosažení plné kapacity dráhového systému, nelze provést ani srovnání prostředí zatíženého záměrem s výchozím stavem životního prostředí.

3. Nesoulad záměru 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 obytně, bez vyznačení jakýchkoliv negativních vlivů a omezení. Zpracovatel opomíjí zcela skutečnost, že Praha a její okolí se stále rozvíjí a místo vytváření perspektivních koncepcí pro následující desetiletí se opírá o úvahy z roku 1960, které dodnes nejsou v územním plánu. Okolí letiště, které by mělo být zasaženo provozem nové dráhy se trvale rozvíjí podle platného územního plánu, který paralelní dráhu nezahrnuje, rozšiřují se zde obytná území, umísťují se zde další dopravní stavby, ... Ani koncept nového územního plánu hl. m. Prahy nevyznačuje území dotčená provozem paralelní dráhy.

V příloze 1 dokumentace je přiloženo vyjádření stavebního odboru MČ Praha 6, kde je uvedeno nepravdivé konstatování, že záměr je v souladu s platným územním plánem. Na nesprávnost vyjádření byl Úřad MČ Praha 6 písemně upozorněn dopisem podaným dne 12.2.2010 tomuto úřadu, který přikládáme jako přílohu 2 tohoto vyjádření.

Stanovisko vydané na základě zpracované dokumentace by mělo následně sloužit jako podklad pro územní řízení dle stavebního zákona a dále jako podklad pro vydání opatření o zřízení OHP dle zákona o civilním letectví a záměr tedy musí být v souladu s platným územním plánem, což u tohoto záměru není splněno.

4. Nesprávné posouzení vlivu hluku na zdraví obyvatel

Posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel vykazuje zcela zásadní vady. Zásadní chyby a nedostatky Posouzení vlivu hluku na zdraví uvádíme v příloze 1 tohoto vyjádření, která je jeho nedílnou součástí. Celá příloha 20 Dokumentace je zcela nepoužitelná v rámci posuzování vlivů na životní prostředí.

5. Nebyly stanoveny limity denního ani nočního provozu.

Zejména zcela zásadně nesouhlasíme se způsobem vymezení nočního provozu. Deklarované omezení nočního provozu procentem pohybů z celkového počtu letů je z hlediska ochrany zdraví lidí před nejvíce škodlivým nočním hlukem zcela nedostatečné a není závazné, protože:

- deklarovaných 5% není stanoveno jako závazný a nepřekročitelný limit,
- není stanoven závazný a nepřekročitelný maximální počet letů, ke kterému by se toto procento vztahovalo,
- toto „omezení“ je navíc garantováno pouze v prohlášení představitelů oznamovatele, které je zcela nezávazné a nevynutitelné,

procentuální omezení nočního provozu je navíc zcela nepřijatelné, protože tímto:

- není jakkoliv omezen počet letů za jednu konkrétní noc,
- není jakkoliv omezen počet nočních letů během jedné hodiny,
- není stanoveno rozložení letů během noci,

a navíc podle současných právních předpisů

- není absolutně žádným způsobem omezen noční provoz v zimním období,
- noční provoz v letním období je omezen výhradně hranicí OHP a tuto hranici OHP oznamovatel navrhuje rozšířit do délky i šířky,
- tolerance při kontrole dodržování hygienických limitů na hranici OHP je +/- 3 dB, tj. hluk, který představuje dvojnásobek provozu.

Další připomínky k nočnímu provozu uvádíme v bodě 7 přílohy 1 tohoto vyjádření. Vzhledem k výše uvedenému není noční provoz omezen. Požadujeme stanovit závazné limity rozvoje letiště a závazný limit nočního provozu s uvedením absolutního možného počtu pohybů za jednu konkrétní noc.

6. Odmítáme navrhované rozšíření ochranného hlukového pásma (dále jen OHP) na území městské Části Praha - Suchdol se stávající obytnou zástavbou.

Vyhlášení OHP je oznamovatelem a zpracovateli prezentováno jako vstřícný krok vůči obyvatelům, ve skutečnosti ale znamená:

a) zásah do vlastnických práv dotčených osob, pro. majitele pozemků a staveb v tomto území vyhlášení OHP představuje mimo jiné, že

- u výstavby všech budov pro bydlení a škol nelze v případě nadlimitního trvalého hluku z leteckého provozu splnit podmínky stavebního zákona a vyhl. č. 503/2006 Sb.. Vyhláška totiž požaduje předložit „návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí“, kterými je i „hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb“, což je v případě nadlimitního trvalého hluku z leteckého provozu nereálné.
- veškerá realizace staveb, včetně změn stávajících, na území OHP vyžaduje souhlas Úřadu pro civilní letectví - zákon o civilním letectví č. 49/1997 Sb., § 40,: V ochranných pásmech leteckých staveb lze zřizovat zařízení a provádět činnosti jen se souhlasem Úřadu. Úřad souhlas udělí, nebude-li zařízení nebo činnost bránit leteckému provozu ani ohrožovat jeho bezpečnost a nepůjde-li o objekt vyžadující ochranu před hlukem (tedy budova pro bydlení a škola).

b) zásah do práva na příznivé životní prostředí a do práva na ochranu zdraví dotčených osob - osoby žijící na tomto území, a to zejména v důsledku zatížení spadem a nadlimitním hlukem z provozu.

Na území OHP mezinárodního letiště zejména nemusí být a nejsou dodržovány zákonné hygienické hlukové limity pro venkovní chráněný prostor, tyto limity stanovené z důvodu ochrany zdraví jsou trvale a neomezeně překračovány.

Míra zasažení práv dotčených osob je značná a jedná se o nejzákladnější lidská práva. Vyhlášení OHP tedy musí být chápáno jako zcela mimořádné opatření, nikoliv jako prostředek pro umožnění neomezeného leteckého provozu a rozvoje podnikatelského subjektu.

Navrhovaný územní rozsah rozšíření OHP je navíc zcela nedůvodný, věcně nesprávný a neodpovídá provozu posuzovanému v Dokumentaci.

Zpracovatel navrhuje zásadní rozšíření OHP, a to údajně na stav provozu dráhového systému v roce 2020 s odvoláním na výpočtové modely použité při zpracování návrhu. Reálné nároky provozu uvedeného v Dokumentaci na rozsah OHP jsou ale podstatně jiné, než uvádí a navrhuje zpracovatel, což je zřejmé z následujícího srovnání změn skutečného provozu v roce 2006, 2008 a navrhovaného provozu v roce 2020 přes Suchdol ve vztahu k současnému rozsahu OHP.

Stav v roce 2006 byl 166 000 pohybů za rok v půlročním denním průměru (charakteristický den) 456 pohybů ve dne (6:00 až 22:00 hod.), z toho 192 pohybů (155 příletů a 37 odletů) přes Starý Suchdol a 46 pohybů v noci (22:00 až 6:00 hod), z toho 20 pohybů (17 příletů a 3 odlety) přes Starý Suchdol, OHP nezasahuje do obytné části Suchdola, hlukové limity za hranicí OHP nebyly překročeny.

Stav provozu v roce 2008 byl 172 500 pohybů za rok, v půlročním denním průměru (charakteristický den) 463 pohybů ve dne (6:00 až 22:00 hod.), z toho 203 pohybů (162 příletů a 41 odletů) přes Starý Suchdol a 57 pohybů v noci (22:00 až 6:00 hod), z toho 26 pohybů (21 příletů a 5 odletů) přes Starý Suchdol, OHP nezasahuje do obytné části Suchdola, hlukové limity za hranicí OHP nebyly překročeny.

Zpracovatel posuzuje vliv provozu k roku 2020 s 274 500 pohyby za rok, v půlročním denním průměru (charakteristický den) 780 pohybů ve dne (6:00 až 22:00 hod.), z toho 116 pohybů (31 příletů a 85 odletů) přes Starý Suchdol, 254 pohybů (246 příletů a 8 odletů) přes střed Suchdola a 40 pohybů v noci (22:00 až 6:00 hod), z toho 19 pohybů (14 příletů a 5 odletů) přes Starý Suchdol a 1 pohyb - přílet přes střed Suchdola.

Výše uvedené údaje převzaté z Dokumentace (2006, 2020) a z podkladů hygienické stanice (2008) jsou uvedeny v následující tabulce:

Pohyb přes území	Starý Suchdol 06L/24R		Suchdol střed 06R/24L	
	den	noc	den	noc
Rok	průměrný počet pohybů za období květen - říjen			
2006	192	20	x	x
2008	203	26	x	x
2020	116	19	254	1
Změna denního provozu 2020 proti dráze 06L/24R v roce 2006	x	x	32%	x
Změna denního provozu 2020 proti dráze 06L/24R v roce 2008	x	x	25%	x
Změna provozu 2020 na dráze 06L/24R proti roku 2006	-40%	-5%	x	x
Změna provozu 2020 na dráze 06L/24R proti roku 2008	-43%	-27%	x	x

Z tabulky zcela jednoznačně vyplývá, že zpracovatel:

- předpokládá u nočního provozu snížení proti roku 2006 i roku 2008,
- předpokládá snížení nikoliv zastavení denního provozu na dráze směr Starý Suchdol,
- převádí na novou dráhu s lety přes střed Suchdola pouze cca 69% denního provozu, denní hluková zátěž v okolí staré dráhy by se měla snížit, ale bude stále značná,

a s ohledem na to, že

- zdvojnásobení leteckého provozu zvýší v daném území hladinu hluku o cca 3 dB, což nepřímou potvrzuje i zpracovatel na str. 235, kdy při nárůstu počtu letů o 58 000 předpokládá zvýšení hladiny hluku o cca 1 dB,
- zpracovatel uvádí, že vlivem obměny leteckého parku se sníží hladina hluku L_{ae} o cca 1 dB (viz např. strana 22 Přílohy č. 15),

- při kontrole dodržování limitů hluku mimo OHP je Ministerstvem zdravotnictví stanovena nepřesnost měření +/- 3 dB (aby provozovatel porušil zákon, je třeba doložit měřeními a výpočty hladinu hluku minimálně o 3 dB vyšší než je limit, tolerance je tedy dvojnásobek provozu!),
- jediné vynutitelné a kontrolovatelné omezení provozu uvedené v zákonech a předpisech ČR je nepřekročení limitních hladin hluku mimo OHP,

je zcela zřejmé, že:

a) Noční provoz v posuzovaném roce 2020 neodůvodňuje požadované rozšíření OHP směrem na Starý Suchdol z důvodu nočního hluku.

Postupnou obnovou letadlové flotily se sníží hluk o 1 dB, proti nejhoršímu stavu roku 2008 se počet nočních letů snižuje o 27%. V dokumentaci uváděným parametrům provozu musí vyhovovat z hlediska nočního hluku zcela spolehlivě stávající rozsah OHP, protože již nyní vyhovuje většímu nočnímu provozu a prodloužení OHP na stávající zastavěné území s obytnou zástavbou o 2 km až k Vltavě je zcela nedůvodné. Návrh na rozšíření OHP neodpovídá tedy posuzovanému stavu nočního provozu v roce 2020.

b) Navržené rozšíření OHP přes střed Suchdola až za Vltavu z důvodu v dokumentaci uvedeného denního provozu na nové paralelní dráze v roce 2020 je nedůvodně rozsáhlé.

Denní provoz na nové dráze přes Suchdol je o 25 % vyšší než stav na staré dráze v roce 2008, kdy rozsah stávajícího OHP bez problémů vyhovoval dennímu provozu. Navýšení o 25% představuje zvýšení hluku max. o cca 1 dB (viz. i např. str. 235 Dokumentace) a toto zvýšení by mělo být kompenzováno obnovou leteckého parku (viz např. strana 22 Přílohy č. 15). Délka navrhovaného OHP od prahu nové dráhy směrem na střed Suchdola by pro uvedený provoz měla být (i s ohledem na to, že i v roce 2007, 2008 provozovatel deklaroval bezpečnou rezervu při dodržení limitu hluku na hranici OHP) maximálně stejná jako délka OHP od prahu současné dráhy směrem na Starý Suchdol. Návrh OHP však předpokládá jeho prodloužení o cca 2 km až na druhý břeh Vltavy na území Prahy 8.

Návrh na rozšíření OHP neodpovídá tedy posuzovanému stavu denního provozu v roce 2020.

Splnění podmínek současného OHP pro denní i noční provoz potvrzuje i následující:

- dodržování podmínek OHP dlouhodobě potvrzuje a deklaruje provozovatel,
- konkrétní měření provozovatele a hygienických stanic,
- v dokumentaci je např. uvedeno „Díky aktivnímu přístupu oznamovatele nedošlo od roku 1998 i přes výrazný nárůst objemů přepravy k rozšíření území zasaženého nadměrným hlukem“
- splnění podmínek OHP bylo konstatováno v oficiální zprávě o hlukové situaci za roky 2006 a 2007 dle zákona o civilním letectví,
- splnění podmínek OHP a platnost zprávy o hlukové situaci potvrdilo Ministerstvo dopravy s konstatováním, že použitý výpočtový model použitý při zpracování izofon je nepřesný, splnění podmínek ověřeno měřeními v terénu a navíc s dovětkem, že stanovisko ministerstva je konečné,

- splnění podmínek OHP je konstatováno ve strategických hlukových mapách,
- provozovatel předložil Hygienické stanici hl.m. Prahy Závěrečnou zprávu z měření hluku v roce 2007 zpracovanou autorizovanou firmou dle metodického návodu,
- příslušné hygienické stanice nikdy nezjistily překročení limitů hluku z vlastních měření ani z údajů předložených provozovatelem,
- provozovatel evidentně nemá a nemůže mít žádný problém s nočním hlukem, protože od roku 2006 stále zvyšuje počet nočních pohybů (o 27 %!).

Vzhledem k výše uvedenému je zcela nesporné, že výpočtové modely, ze kterých návrh rozšíření OHP vychází, se zcela evidentně minimálně ve fázi výpočtu izofon hladin hluku dle metodického návodu Ministerstva zdravotnictví a jejich následného zakreslení do mapových podkladů zcela zásadně rozcházejí s reálným stavem i logikou a jsou v naprostém rozporu se současným stavem provozu a jeho hlukovými dopady. Příčinou mohou být zejména nesprávné vstupní podklady. Shoda výpočtových modelů s údaji z měření byla ověřena pouze z hlediska některých jednotlivých hlukových událostí, nikoliv ve fázi ověření finálních izofon vzniklých z modelu s konkrétními hodnotami L_{aeq} vzniklými na základě měření. Výsledné modelované izofony nebyly tedy ověřeny.

Navrhované rozšíření OHP by odpovídalo zcela jinému, mnohem většímu provozu, než je stav uváděný a posuzovaný v předkládané Dokumentaci z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel. Takto navrhované rozšíření OHP by umožnilo letišti, bez toho, aby porušilo hlukové limity, cca 50 nočních letů přes Starý Suchdol a celkový denní provoz přesahující 400 000 letů za rok. Vzhledem k tomu, že dle platné legislativy (přičemž nemáme žádné zprávy o tom, že by bylo plánováno učinit v tomto směru v zájmu ochrany zdraví obyvatel nějaké zlepšení) provozovatel nepřekročí zákony ani při překročení limitů hluku na hranici OHP o 2,99 dB (což představuje zdvojnásobení provozu) je v návrhu OHP skryta další rezerva pro navýšení provozu a ve spojení s rovnocenným využitím obou paralelních drah by provoz omezovaly pouze technické parametry drah a kapacita terminálů.

7. Realizace záměru umožňuje zcela neomezený nárůst nákladní, tranzitní a transferové dopravy osob s využitím velkých typů letadel. Zpracovatel neuvádí žádné údaje o předpokládaném transferu osob na rozšířeném letišti - nejsou uváděny žádné údaje ohledně počtu osob, které na letišti pouze přestoupí do jiného letadla a také není jasný předpokládaný rozsah zdrojové a cílové dopravy. Zpracovatel argumentuje tím, že podíl Carga je v Ruzyni nižší než na jiných letištích a že není důvodné předpokládat nárůst. Domníváme se, že je to ale naopak právě velmi dobrý důvod předpokládat nárůst a to zvláště po propojení letiště na kolejovou dopravu (podmínka realizace záměru) a po dokončení Pražského okruhu, který propojí letiště s evropskou dálniční sítí. Žádný limit nákladní dopravy stanoven nebyl.

Na str. 166 považuje zpracovatel za nutné objasnit termín tranzitní přepravy:

Ve vztahu k problematice „tranzitní přepravy“ považuje zpracovatelský tým dokumentace za objektivní objasnit tento termín. Jedná se o cestující, kteří přicestují na letiště Praha/Ruzyně konkrétní linkou a stejnou linkou pokračují v cestě na jiné letiště, a uvádí nízký podíl této dopravy. Bohužel se již nedostal k tomu, aby uvedl současný a plánovaný podíl transferujících cestujících.

8. Není posouzen vliv na EVL - NATURA „Kaňon Vltavy u Sedce“

Lokalita byla vyhlášena v roce 2009, na přípravu EVL byl oznamovatel písemně upozorněn Magistrátem hlavního města Prahy, odborem pro životní prostředí.

9. Nepřípustné ohrožení zdraví realizací záměru

I z chybné dokumentace záměru zpracované bez variant na základě neúplných a podhodnocených podkladů (např. nezahrnutí území Lysolaj a Sedce, podhodnocené stavy obyvatel, ...) jednoznačně vyplývá, že záměr by způsobil překročení hygienických limitů hluku na územích se stávající obytnou zástavbou a došlo by k ohrožení zdraví obyvatel.

Dokumentace nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem, a to zejména ve vztahu k regulaci nočního provozu (blíže bod 9 přílohy 1 tohoto vyjádření). Navzdory proklamacím v akčních plánech, že výstavba dráhy zlepšit životní podmínky v okolí letiště, nejsou ani po předpokládané investici do paralelní dráhy naplněna doporučení WHO na 10 - 15 nočních letů. Noční provoz je koncentrován na jednu dráhu, vzhledem k navrhovanému rozšíření OHP z důvodu nočního hluku ani provozovatel evidentně nepočítá s poklesem nočního hluku a omezením rušení spánku.

10. Dokumentace se vůbec nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, který se bude vlivem leteckého provozu nepochybně dále zhoršovat a letecký hluk tak bude dlouhodobě ohrožovat zdraví obyvatel, žijících v okolí letiště.

11. Dokumentace nebyla zveřejněna v souladu se zákonem

Na www.cenia.cz/eia nebyly zveřejněny textové části příloh dokumentace. Dokonce ani na CD rozesílaném na dotčené úřady, obce a městské části není část přílohy č. 15 - dopis Ministerstva zdravotnictví ze dne č. j. 49902/2009-OVZ-32.3.-19.10.09.

Na www.cenia.cz/eia byla zveřejněna Příloha č. 2 Mapa k seznamu dotčených obcí. Tato mapa zobrazuje navrhovaný stav OHP z roku 2007, který neodpovídá návrhu OHP předkládaného oznamovatelem a zpracovatelem v dokumentaci z prosince 2009.

12. Nepravdivé vyjádření Ministerstva zdravotnictví v dokumentaci

Zpracovatelem je v dokumentaci na základě zcela nesprávného sdělení Ministerstva zdravotnictví č. j. 49902/2009-OVZ-32.3.-19.10.09 prezentováno, že rozšiřování OHP probíhá v souladu s usneseními zastupitelstev a územními plány dotčených obcí a MČ a že jde o vstřícný krok ze strany letiště, což jsou zjevné nepravdy. Podrobněji viz bod 11 přílohy 1 tohoto vyjádření a dále viz příloha 3 tohoto vyjádření.

13. Není uveden rozsah území zasaženého hlukem nad míru škodlivého zatížení životního prostředí dle zák. 258/2000 Sb.

Zpracovatel v předložené dokumentaci žádným způsobem nedoložil rozsah území zasaženého hlukem nad míru škodlivého zatížení životního prostředí. V dokumentaci zcela chybí podklady ať již mapové nebo tabulkové pro stanovení ukazatele L_{dvn} a L_n a rozložení izofon pro tyto ukazatele v okolí letiště. Hodnocení zdravotních rizik v příloze 20 dokumentace včetně tvrzení o počtech osob v jednotlivých hlukových pásmech a oblastech je tedy nepodložené a nepřezkoumatelné.

Posouzení zatížení životního prostředí a zdraví dle těchto ukazatelů používaných zcela běžně v EU a aplikovaných v ČR v prováděcích předpisech k zákonu 258/2000 Sb. je zcela

klíčové, protože pouze mezní hodnoty ukazatelů hlukové zátěže L_{dvn} a L_n jsou schopny, na rozdíl od hygienických limitů hluku, postihnout celoroční stav životního prostředí. Hygienické limity stanovené např. vládou č. 148/2006 a Metodický pokyn Ministerstva zdravotnictví obsahují systémovou chybu - charakteristický den je počítán nikoliv z nejhlučnějších 6 měsíců, ale striktně za období květen - říjen příslušného roku. Z metodiky a předpisů vyplývá, že ukazatele L_{aeqd} , L_{aeqn} dle vyhl. 148/2000 Sb. nejsou schopny zaznamenat, vyhodnotit a případně postihnout zvýšený provoz v zimním období, a to ani v noční době. Provoz v období od listopadu do dubna je v současné době zcela mimo jakoukoliv kontrolu orgánů odpovědných za ochranu zdraví.

14. Nebyly vypořádány a zohledněny naše připomínky a námítky z 2.2.2008 k dokumentaci záměru z roku 2007, které i nadále považujeme za relevantní.

15. Nesouhlasíme s navrhovanou koncentrací leteckého provozu

Celé okolí letiště Praha je obydlené a zkoncentrovat noční hluk na jednu jedinou dráhu při případné existenci tří drah jednoznačně představuje diskriminaci obyvatel několika obcí a městských částí a zcela neodůvodněné, zbytečné a trvalé ohrožení jejich zdraví nadlimitním hlukem zejména v nočním období. Důvody pro takovou organizaci provozu na letišti po případné výstavbě paralelní dráhy jsou zcela nepochopitelné - koncentrace noční dopravy na stávající dráhu by měla význam pouze v případě, že by okolí stávající dráhy bylo neobydlené, což ale zcela prokazatelně není (Přední Kopanina, Horoměřice, Únětice, Jeneč, Suchdol, Roztoky u Prahy, Kněžves, Unhošť, Pavlov, ...) a je absolutně nepřijatelné a nesmyslné sem nasměrovat 100 % nočního hluku a dalších emisí a prokazatelně znevýhodnit a poškodit tuto skupinu obyvatel. Toto vše za situace, kdy nejsou stanovena žádná závazná omezení nočního provozu.

Je naprosto nesporné, že uzavření nové dráhy pro noční provoz by znamenalo při současném uzavření příčné dráhy 13/31 soustředění veškerého nočního provozu na současnou hlavní dráhu. Tento způsob organizace nočního provozu by jednoznačně zvyšoval zdravotní rizika pro skupinu obyvatel v okolí stávající hlavní dráhy v míře větší, než je nezbytně nutné a do budoucna by zcela vyloučil možnost rozložit noční hlukovou zátěž a zajistit přijatelné životní podmínky pro všechny obyvatele.

Závěr

Z výše uvedeného je zřejmé, že zpracovatel nebyl v průběhu celého procesu EIA schopen a ochoten odstranit nedostatky a vady dokumentace a prokázat únosnost záměru pro životní prostředí a zdraví obyvatel.

Vzhledem k výše uvedenému požadujeme vydání nesouhlasného stanoviska k realizaci tohoto záměru.

Přílohy:

č.1 - Zásadní výhrady k obsahu a způsobu zpracování Přílohy 20 - Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví (O. s. proti hluku a emisím)

č.2 - Stížnost dotčených osob proti postupu Odboru výstavby ÚMČ Praha 6 (Úřad Městské části Praha 6)

č.3 - Upozornění na nepravdivá tvrzení v dopise Ministerstva zdravotnictví (O. s. proti hluku a emisím)

Vypořádání:

1. a1) Viz vypořádání typické připomínky č. 1.
1. a2) Viz vypořádání typické připomínky č. 4.
1. a3) Viz vypořádání typické připomínky č. 2, 3, 16.
1. a4) Viz vypořádání typické připomínky č. 1 a 2.
1. b) Viz vypořádání typické připomínky č. 4.
 1. c) V příloze 20 Dokumentace, je popsána možnost hodnocení synergických účinků hluku, na str. 28 je uveden graf, který podrobně ilustruje synergické působení hluku z leteckého provozu a silniční dopravy. Zároveň je uvedeno, že z hlediska odborného posouzení vlivu hluku na zdraví z dopravy není uplatňováno v legislativě České republiky tzv. synergické posouzení vlivu hluku z více dopravních zdrojů.
1. d1) Viz vypořádání typické připomínky č. 11 a 3.
 1. d2) Požadavek proveden v rámci Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, které je přílohou tohoto posudku EIA.
1. e) Vypořádání vyjádření k původní dokumentaci není povinnou kapitolou doplněné dokumentace – viz pří. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb.
 2. a) Viz vypořádání typické připomínky č. 1.
 2. b) Viz vypořádání typické připomínky č. 1.
 2. c) Dle §5 odst. 2 zák. č. 100/2001 Sb. vychází proces EIA ze stavu životního prostředí v dotčeném území v době oznámení záměru – tj. v roce 2004 – definováno v Oznámení EIA. Příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. požaduje provést charakteristiku současného stavu životního prostředí a to je také v dokumentaci provedeno.
 2. d) Viz vypořádání typické připomínky č. 1 a předchozího bodu.
3. Viz vypořádání typické připomínky č. 7.
4. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.
5. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.
6. a) Viz vypořádání typické připomínky č. 3. Zákon o civilním letectví stanovuje postup (udělení souhlasu) nebude-li zařízení nebo činnost bránit leteckému provozu ani ohrožovat jeho bezpečnost a nepůjde-li o objekt vyžadující ochranu před hlukem. Nijak nestanovuje postup v opačném případě.
 - veškerá realizace staveb, včetně změn stávajících, na území OHP vyžaduje souhlas Úřadu pro civilní letectví - zákon o civilním letectví č. 49/1997 Sb., § 40,: V ochranných pásmech leteckých staveb lze zřizovat zařízení a provádět činnosti jen se souhlasem Úřadu. Úřad souhlas udělí, nebude-li zařízení nebo činnost bránit

leteckému provozu ani ohrožovat jeho bezpečnost a nepůjde-li o objekt vyžadující ochranu před hlukem (tedy budova pro bydlení a škola).

6. b) Viz vypořádání typické připomínky č. 2.

Podrobnější vypořádání k tezi: „Navrhovaný územní rozsah rozšíření OHP je navíc zcela nedůvodný, věcně nesprávný a neodpovídá provozu posuzovanému v Dokumentaci.“:

Z tabulky dané závěry nevyplývají, protože je třeba se na tento problém podívat z širšího pohledu. Nejde totiž jen o prosté poměry pohybů, protože z hlediska akustických emisí je velký rozdíl mezi letounem přistávajícím a vzlétajícím.

A i když se zdá, že došlo k poklesu počtu pohybů oproti roku 2006 a 2008, jak dokladuje výše uvedená tabulka, je ve výhledu uvažováno s jiným poměrem počtu příletů a vzletů. Stačí dát do obdobné tabulky výše uvedené údaje v textu a jednoznačně vyplývá větší rozsah izofony. Především v denní době narostl výrazně akusticky méně příznivý poměr vzletů.

Upravená tabulka

Pohyb přes území	Starý Suchdol 06L/24R		Suchdol střed 06R/24L	
	den	noc	den	noc
Rok	průměrný počet pohybů za období květen – říjen Přílet /odlet			
2006	155 / 37	17 / 3	x	X
2008	162 / 41	21 / 5	x	X
2020	31 / 85	14 / 5	246 / 8	1 / 0
Změna denního provozu 2020 proti dráze 06L/24R v roce 2006	x	X	+58% / -80 %	-94 %
Změna denního provozu 2020 proti dráze 06L/24R v roce 2008	x	X	+52 % / - 80 %	-95 %
Změna provozu 2020 na dráze 06L/24R proti roku 2006	-80% / +129 %	-18 % / +67 %	x	x
Změna provozu 2020 na dráze 06L/24R proti roku 2008	-81% / +107%	-33 % / 0%	x	x

K tezi: „Noční provoz v posuzovaném roce 2020 neodůvodňuje požadované rozšíření OHP směrem na Starý Suchdol z důvodu nočního hluku.“:

Průběh izofony odpovídá výše uvedeným poměrům a nárůstu počtu vzletů tímto směrem. Vzhledem k tomu, že výpočet je prováděn dle stávajících dostupných akustických parametrů letadel, není do výpočtu zahrnována obnova letadlového parku. Tím je výpočet prováděn na straně bezpečnosti.

K tezi: „Návrh na rozšíření OHP neodpovídá tedy posuzovanému stavu denního provozu v roce 2020.“:

Průběh izofon hluku z leteckého provozu je závislý mimo jiné i na režimu letadla, tzn. zda se jedná o vzlet a nebo přistání. Rozsah izofon, ze kterých byl proveden návrh OHP vycházel z výše uvedeného předpokladu poměru vzletů a přistání na jednotlivých drahách, který také vyplývá z možností řízení letového provozu a klimatických podmínek na letišti Praha Ruzyně.

7. Viz vypořádání typické připomínky č. 1 a 4.

8. Viz vypořádání typické připomínky č. 6. . V průmětu OHP se nachází jen část nespojitě vymezené EVL, a to části PP Sedlecké skály a PP Zámky. Předmětem ochrany jsou přírodní stanoviště, nikoli druhy živočichů (včetně prioritních). S podklady ohledně charakteru EVL bylo možno oficiálně nakládat až po nabytí účinnosti NV č. 371/2009 Sb. v listopadu 2009, kdy již byly části doplněné dokumentace, týkající se přírody a krajiny, zkompletovány. Zpracovatel posudku vyžádal aktuální stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody, které je uvedeno v příloze tohoto posudku.

9. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

10. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

11. Dle §8 zák. č. 100/2001 Sb. příslušný úřad zveřejní alespoň textovou část dokumentace. Uvedený dopis není součástí vlastní dokumentace, ale přílohy a jedná se o grafickou část této přílohy.

Příloha č. 2 Mapa k seznamu dotčených obcí dokumentuje přehled dotčených obcí. Návrh OHP je uveden na příslušném místě. V rámci tohoto posudku byl proveden návrh na další změnu OHP – viz vypořádání typické připomínky č. 2.

12. Viz vypořádání typické připomínky č. 10.

13. Viz vypořádání typické připomínky č. 1 a 3.

14. Připomínky se týkaly kapacity - Viz vypořádání typické připomínky č. 1 a problematiky hlukových limitů - Viz vypořádání typické připomínky č. 5

Viz bod 1. e)

15. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K přílohám: Vyjádření O. s. proti hluku a emisím je vypořádáno v příslušné části posudku.

Pozn.: Nelze zaměňovat celkový počet obyvatel v jednotlivých částech Prahy a dalších obcí s počtem obyvatel zasažených hlukem v hlukové studii Ekola přiřazených do 5dB pásem, a ještě k tomu pouze tu část, která vstupovala do výpočtů, tj. je exponována pouze hlukem v intervalu v němž se některé předpokládané účinky mohou projevit.

Petra Barochová

V úvodu chci připomenout, že Listina základních práv a svobod ve svém čl. jež ve svém čl. 35 odst. 1 přiznává každému právo na příznivé životní prostředí. Toto příznivé životní prostředí není definováno jako antropogenně nedotčené prostředí - to ve střední Evropě už prakticky vymizelo - ale 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, již připouštějí české zákony, tedy jež nedosahuje mezních hodnot, limitů, jež nepřekračuje meze tolerance a přípustné četnosti překročení předepsaných hodnot apod.

Nová paralelní dráha ovšem umožní Letišti Praha díky tzv. ochrannému hlukovému pásmu hygienické limity na ochranu lidského zdraví před účinky hluky nedodržovat, a to nikoli výjimečně, ve vybraných případech, ale trvale.

Neexistuje přitom žádný veřejný zájem, který by právo na příznivé životní prostředí v tomto případě převyšoval. Smyslem paralelní dráhy je výrazně zvýšit kapacitu letiště a tím znásobit zisk z provozu letiště - na úkor zdraví lidí.

Z tohoto důvodu si myslím, že ministerstvo životního prostředí nemůže vydat jiné, než negativní stanovisko k posouzení vlivů nové dráhy na životní prostředí.

A to přesto, že Letiště Praha plánuje v ochranném hlukovém pásmu vyměnit všem lidem okna v domech. Ve vymezeném území ochranného hlukového pásma jsou stovky až tisíce rodinných domů se zahradami, desítek škol a školek, dětská hřiště a další venkovní veřejné prostory. Zde všude by na lidi působit zdravotně závadný hluk (neberu-li v potaz, že by podle logiky ochranného hlukového pásma lidé ani nesměli okna otevřít a vyvětrat si).

Nyní si dovoluji přiložit konkrétní připomínky k dokumentaci EIA:

1. Dokumentace neobsahuje zdravotní studii, která by ukázala, kolik lidí bude mít zdravotní potíže kvůli soustavnému vystavování nadlimitního hluku. Žádám proto o doplnění této studie do dokumentace.
2. Dokumentace EIA ani jiné dokumenty neobsahují závazné omezení provozu paralelní dráhy v noci. Pouze se tam odkazuje na nezávaznou deklaraci vedení letiště, což nemá právní vymahatelnost. Žádám proto v tomto smyslu o doplnění do dokumentace EIA.
3. Dokumentace uvádí nepravdivé tvrzení o souhlasu obcí s hlukovým pásmem. Město Hostivice s tímto plánem nikdy nesouhlasilo, je proti stavbě nové paralelní dráhy. Proto v tomto smyslu žádám o upravení dokumentace EIA.
4. Dokumentace se vůbec nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020. Žádám proto o doplnění dokumentace v tomto smyslu.
5. Dokumentace se vůbec nezabývá různými variantami využití dráhového systému, ani využití jiných mezinárodních letišť na území ČR. Letiště Praha je státní podnik a měl by tedy plánovat v rámci celého státu, nikoli jen v omezeném prostoru svého letiště. Požaduji doplnění dokumentace v tomto smyslu.
6. Dokumentace uvádí nepravdivé tvrzení, že paralelní dráha je v souladu s územním plánem hl. m. Prahy. Tato změna územního plánu byla teprve zadána, ovšem ještě není pravoplatná. Tímto postupem Letiště Praha uvádí v omyl Ministerstvo životního prostředí, další úřady a obyvatele v dotčené lokalitě.
7. Dokumentace se vůbec nezabývá tím, jakým způsobem se v ochranném hlukovém pásmu omezí život tamních obyvatel. Například se zde nebudou moci stavět nové bytové domy, protože podle příslušných předpisů se nesmí zvyšovat počet obyvatel zasazených nadlimitním hlukem. Žádám proto o doplnění dokumentace.

8. Dokumentace se vůbec nezmiňuje o finančních ztrátách obyvatel v ochranném hlukovém pásmu. Je zřejmé, že ceny nemovitostí se kvůli nadlimitnímu hluku výrazně sníží, některé budou neprodejně. Letiště Praha tak výrazně zasáhne do práva soukromého majetku. Dokumentace by tedy měla obsahovat vyčíslení poklesu cen nemovitostí v dané oblasti, případně i návrh na finanční kompenzaci obyvatelům.

9. Dokumentace neuvádí zdravotní dopady na děti v Hostivici. Hostivice je dynamicky se rozvíjející město, kde žije mnoho mladých párů s malými dětmi. Tamní školka se bude už podruhé rozšiřovat, jsou zde i dvě školy. Proto by se dokumentace měla speciálně zabývat dětmi, respektive dopady nadměrného hluku na jejich zdravý vývoj. Žádám o doplnění dokumentace.

10. Dokumentace se nezabývá ani synergickým efektem z různých druhů hluku v Hostivici - tedy kromě nové paralelní dráhy rovněž automobilové dopravy a dalších zdrojů hluku. Žádám o doplnění dokumentace v tomto smyslu.

Vypořádání: Viz vypořádání typické připomínky č. 5 a 8.

K bodu 1. Dokumentace obsahuje Přílohu č. 20 - Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, přílohou tohoto posudku je vyžádané Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví a oponentní posudek na oba materiály.

K bodu 2. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K bodu 3. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K bodu 4. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K bodu 5. Viz vypořádání typické připomínky č. 4.

K bodu 6. Viz vypořádání typické připomínky č. 7.

K bodu 7. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu 8. Viz vypořádání typické připomínky č. 13.

K bodu 9. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu 10. Dokumentace se v Hostivici zabývá vlivem leteckého, silničního i železničního hluku.

Hana Fremerová

1. S omezením provozu na odletových drahách RWY 31 a RWY 13 a s otevřením paralelní dráhy dojde k téměř zdvojnásobení příletů a odletů z drah RWY 24R a 24L, které směřují právě nad Dolní Chabry.

Jestliže už v současné době, kdy je provoz na stávající dráze RWY 24R ve srovnání s cílovými daty pro rok 2012 poloviční, je v letních měsících a exponovaných obdobích jako Vánoce a další svátky, letecký provoz nad naší obcí téměř nepřetržitý, s otevřením RWY 24L dojde k dalšímu podstatnému zhoršení životního prostředí v obci.

Noční provoz, který podle mě není respektován ani teď, bude nedostatečně omezen, rovněž povolené hodnoty hluku v noci jsou daleko vyšší než hodnoty doporučené WHO.

Zvýšená hladina hluku a rušení spánku bude mít nutně negativní vliv na zdraví všech obyvatel, kteří jsou již teď postiženi provozem stávajícího leteckého koridoru.

2. Provoz paralelní dráhy ještě více zasáhne chráněné přírodní oblasti Draháňské údolí, Zámky, a další oblasti, které jsou využívány k rekreaci a odpočinku obyvatel přilehlých částí Prahy včetně obyvatel Dolních Chaber.

3. Se zhoršením životního prostředí dojde samozřejmě k poklesu cen nemovitosti v postižených oblastech a tím ke snížení hodnoty majetku nás občanů.

4. Záměr ulehčuje hlukové zatížení jedné obydlené oblasti na úkor jiné, rozložením leteckého provozu koncentruje hluk do jediné rovněž obydlené oblasti, která je navíc ohrožena záměrem výstavby jižní varianty okruhu kolem Prahy přes Suchdol, Čimice a Dolní Chabry a rovněž záměrem na vybudování mezinárodního Letiště ve Vodochodech.

Ministerstvo životního prostředí tuto koncentraci podporuje!

Vzhledem k výše uvedenému požaduji vydání nesouhlasného stanoviska EIA k záměru výstavby paralelní dráhy RWY 06R/24L a ke znásobení leteckého provozu na letišti v Praze Ruzyni.

Letiště se nachází v hustě obydleném území okraje hl. města Prahy, kde jsou již nyní překračovány zákonné hygienické limity.

Vybudováním dráhy jsou sledovány hlavně obchodní cíle společnosti Letiště Praha, která ji využije pro tranzitní a nákladní dopravu.

Slouží tedy k obohacení malé skupiny lidí na úkor desítek tisíc obyvatel Prahy, kteří budou ohroženi na zdraví a kterým se drastickým způsobem zhorší podmínky pro život.

Praha rozšíření letiště nepotřebuje, není největším evropským velkoměstem, nemusí mít tedy ani největší letiště v Evropě.

Vypořádání:

- 1. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.*
- 2. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.*
- 3. Viz vypořádání typické připomínky č. 13.*
- 4. Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 3.*

Eva Pecková

Doufám, že nebude schválen tento záměr (EIA), neboť Praha se rozrostla (a rozrůstá do míst, kde před 20 lety byla jen pole) a je třeba zohlednit bytovou zástavbu, aby tak nedošlo k porušení životního prostředí velkoměsta. A je vůbec třeba pro Českou republiku takové zvětšení letiště? Čí jsou to vlastně zájmy?

Vypořádání:

Proces EIA záměry neschvaluje, ale posuzuje. Bytová zástavba je předmětem posouzení vlivů na životní prostředí v Dokumentaci EIA. Zároveň je zde provedeno zdůvodnění rozšíření letiště.

Kateřina Svobodová

Tak jako naši drazí sousedé, tak i já a moje rodina nesouhlasíme s výstavbou paralelní dráhy RWY 06R/24L. Už takhle máme při současném provozu letiště Praha Ruzyně narušený spánek neustálým hlukem startujících a přistávajících letadel, co každé 2 minuty. V některých případech nám i rezonují tabulky skel v oknech. V létě nemůžete při parné noci vůbec otevřít okno. Výstavbou nové dráhy se tato situace ještě zhorší.

Vzhledem k tomu, že naši němečtí sousedé plánují zvětšení svého letiště, mě přijde výstavba nové přistávací dráhy zcela zbytečnou investicí, která naruší životní prostředí a životy dalších našich spoluobčanů.

Vypořádání:

Počet nočních letů je v návrhu stanoviska významně omezen – viz vypořádání typické připomínky č. 1.

Jana Vackářová

S tímto záměrem nesouhlasím. Za nepřijatelnou považuji snahu společnosti Letiště Praha, a.s. a případně dalších vlivných subjektů, o zvyšování objemu dopravy a tím i vlastních zisků na úkor zdraví občanů, neboť provozem dráhy bychom byli vystaveni další hlukové zátěži, která již teď přesahuje únosnou míru.

Vypořádání: viz vypořádání typické připomínky č. 3.

M. A. Marcela Vichrová

Příloha č. 20 „Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví“ (dále jen Posouzení) je zpracována vágně, nepřesně, nesrozumitelně (podmínka ze zákona), pouze na základě odhadů nikoli na přesné znalosti „terénu“, správných dat a odpovídajících ukazatelů. Zpracovatel vychází z nepřesných čísel počtu osob a dotčených území, prokazuje neznalost terénu a celé problematiky. Nebyl ani schopen opatřit si a pracovat s počty narozených dětí či dětí v mateřských zařízeních a ve školních zařízeních v obci Horoměřice. V Posouzení je řada slepých míst, řada evidentně záměrně opomíjených a neodpracovaných témat. Jako takové Posouzení nepřináší jasné a pravdivé informace o současném stavu vlivu hlukové zátěže na zdraví dotčených obyvatel ani našich dětí a ani z hlediska predikce do budoucna nepřináší jasné, pravdivé a realistické informace. (Jedná se o informativní srovnání, uvádí sám zpracovatel na str. 41.)

Česká republika je signatářem Úmluvy o právech dítěte (zákon 104/1991 Sb.)

Úmluva o právech dítěte

Státy, které jsou smluvní stranou této úmluvy, majíce na zřeteli, že podle zásad vyhlášených v Chartě Spojených národů je uznání přirozené důstojnosti a rovných a nezcizitelných práv všech příslušníků lidské rodiny základem svobody, spravedlnosti,...

Výbor pro práva dítěte na slavnostním zasedání dne 19. 11 2009 vyjádřil především nutnost změny v respektu práv dětí z roviny faktické znalosti práv do roviny každodenní kultury... právo dětí na zdravý vývoj ve zdravém životním prostředí

respekt a naplňování práva dětí na participaci ve věcech, které se jich bezprostředně dotýkají...

právo dětí žijících ve výjimečně obtížných podmínkách, vyžadují zvláštní pozornost.

Posouzení nepřináší jasné zhodnocení, zda záměr ohrožuje či neohrožuje zdraví dotčených obyvatel a dětí ani jaká opatření by bylo nutné pro realizaci záměru na ochranu zdraví učinit. Jako takové ho nelze považovat za relevantní odborný podklad pro rozhodnutí, zda záměr realizovat či nikoli a na jako lakové se nelze odvolávat v případě realizace záměru.

Konkrétní výtky a připomínky k Posouzení

Způsob vymezení cíle Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví

Zpracovatel zužuje cíl Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví na statistické ukazatele nárůstu počtu obyvatel exponovaných území. Cílem zpracovatele není prokázat míru škodlivosti hluku na zdraví obyvatel, ale prokázat, že únosnost změny území závisí pouze na změně (nárůstu) počtu obyvatel, kteří se v daném území narodí nebo se do něho přistěhují. Toto území není pod územní uzávěrou! Ve vztahu k budoucím obyvatelům, kteří se do daného území přistěhují, zaujímá stanovisko, že je to čistě jejich odpovědnost, že se do daného území nastěhovali a že tedy nepředstavují překážku pro realizaci záměru. Zpracovatel opomíjí skutečnost, že zprovozněním paralelní dráhy evidentně dojde:

ke změně území zasaženého nově hlukem a již zasaženého stávajícím hlukem,

ke změně (navýšení) akustické zátěže pro stávající i budoucí obyvatele území,

k zásadnímu negativnímu dopadu na životní podmínky obyvatel a negativnímu dopadu na zdraví dotčených obyvatel včetně dětí.

Studie také vůbec neposuzuje změnu hlukového zatížení a její dopad na zdraví těch obyvatel, kteří jsou již řadu let hlukem zasahováni a v případě výstavby nové paralelní dráhy i nadále budou. Studie z posouzení vylučuje pouze území, jejíž obyvatelé hlukem v současně době dotčení jsou, ale v budoucnu by být neměli a pro zpracovatele je nevýznamnou skupinou studenti České zemědělské univerzity a občané v zahrádkářské kolonii.

Omezení nočního provozu - nedostatečná garance a nemožnost vynutitelností závazku v budoucnu

Zpracovatel tvrdí, že „provozem na dráhovém systému s paralelní dráhou 06R/24L bude výrazně omezen pohyb nočních pohybů (letů) na hlavní dráze 06L/24R na max. 40 při srovnání s výchozím stavem 46 nočních pohybů (rok 2006) a současným stavem 58 pohybů (2008).“, str. 41., avšak:

slibovaných 40 nočních letů, doporučených WHO jako maximálně možný z hlediska ochrany zdraví exponovaných obyvatel však představuje počet nočních letů v charakteristickém letovém dni. O skutečném počtu nočních letů v jednotlivých dnech tato kvóta nic nevyovídá! Závazný limit pro noční jet za každý den není stanoven, stejně ani tak frekvence ani kumulace letů za danou noc! V praxi to může znamenat, že průměrný počet 40 nočních letů připadajících na charakteristicky letový den bude dosažen i situací, kdy během noci přistane (vzlétne) 100 letadel. Tvrzení o 40 nočních letů je tedy jednoznačně značně zavádějící a není o něm řečena celá pravda.

Garance počtu 40 nočních letů je vypočítán jako 5% celkového počtu pohybů v charakteristickém letovém dni v roce dosažení cílové kapacity letiště v roce 2020. Pouze na tento rok se ale vztahuje garance 40 letů za noc, na roky před rokem 2020 a roky po něm už ne! Pokud by tak došlo k naplnění cílové kapacity letiště ještě před rokem 2020 nebo až po tomto roce, garance 40 nočních letů by nebyla vůbec uplatnitelná!

Při překročení citové kapacity letiště stanovené by se počet letů dále vypočítával jako 5% podílu z aktuální maximální kapacity letiště, tedy mohlo by dojít ke značnému nárůstu počtu nočních letů a tím k ještě větší zátěži exponovaných obyvatel! Pochybnosti o úmyslu provozovatele nedodržovat deklarovaný počet nočních letů svědčí i záměr provozovatele rozšiřovat území OHPL z důvodu nočního provozu! Proč předkladateli nestačí současné OHPL, když hovoří pouze o 40 nočních pohybech oproti dnešních 58 pohybech za noc?

Provozovatel letiště také nenabízí žádné v budoucnu právně vynutitelné závazky na dodržování proklamovaného počtu 40 nočních letů V Akčním plánu navrhovaných kroků vedoucích ke snížení nočního provozu jsou pouze záruky současného představenstva Letiště Praha, a. s. a jsou založeny pouze na důvěře veřejnosti v „dobrý úmysl“ vedení společnosti Letiště Praha, a. s., takto deklarované záruky lze zcela jednoznačně považovat za pseudozáruky a to i na základě skutečnosti, že letiště Praha, a. s., v současné době nedodrжуje limity pro noční provoz a hlukovou zátěž dotčených území. Viz Zpráva o šetření postupu orgánu ochrany veřejného zdraví a stavebních úřadů ve věci hluku z provozu na letišti Praha Ruzyně, Sp. zn.: 5222/2008/VOP/KČ, RNDr. Jitka Seitlová, zástupkyně veřejného ochránce práv.

Uvedené skutečnosti prokazující zcela nedostačující garanci 40 nočních letů je o to závažnější, že zcela prokazatelně má rušení leteckým hlukem vysoce negativní vliv na zdraví člověka včetně našich dětí, jak sám zpracovatel opakovaně uvádí. Namísto doporučení na eliminaci nočního leteckého provozu na minimální možnou míru co do četnosti i hladiny hlukové zátěže, které by byli také v souladu s doporučeními WHO, však zpracovatel pouze konstatuje, že počet osob vystavených nočnímu hluku v budoucnu vzroste.

S ohledem na zhodnocení škodlivého účinku na zdraví nočního provozu se zpracovatel nezajímá o vytipování té části populace, které doposud jsou a spolu s výstavbou nové dráhy i nadále budou ve spánku rušeni hlukem v hladině 40-45 dB. Svě záměrné opomenutí

vysvětluje tvrzením, že v Praze a jejím blízkém okolí je hluk z letecké dopravy přerušen hlukem z jiných zdrojů (str. 64). Toto tvrzení je zcela alibistické a neodpovídá skutečnosti. Mnoho částí leteckou dopravou dotčených obcí a městských částí nejsou zasaženy žádným jiným provozně-technickým (dopravním) hlukem a letecká doprava je jediným zdrojem rušivého, obtěžujícího a zdravotně závadného hluku!

Počty a „kategorie“ obyvatel

Zpracovatel pracuje s prokazatelně nesprávnými údaji o počtu osob žijících na posuzovaném území a z toho nesprávně odvozuje i počet exponovaných osob v budoucnu.

- Z hlediska vlivu hluku na zdraví dotčených obyvatel zpracovatel vůbec nepracuje s jednotlivými kategoriemi osob (děti, mladiství, populace v produktivním věku, senioři, zdraví, chronicky nemocní, těhotné ženy, osoby vystavené mírné hlukové zátěži, střední a vysoké, osoby vystavené hluku krátkodobě, dlouhodobě, především ve dne, převážně v noci apod.). Tomuto rozlišení se při posuzování škodlivého účinku hluku jednoznačně vyhýbá, ačkoli je evidentní, a sám zpracovatel to uvádí, že jednotlivé věkové kategorie jsou vůči hlukové zátěži různě imunní (např. str. 17, poškození sluchu u citlivých skupin populace). Nedostatek v rozlišení jednotlivých věkových skupin a míry expozice hluku lze považovat za velice závažné neboť, rozlišení mělo být základem pro doporučení či nedoporučení, realizace záměru a pro stanovení konkrétních opatření na ochranu zdraví jednotlivých skupin obyvatel!

Zpracovatel vyjadřuje kladné stanovisko k realizaci záměru i na základě skutečnosti, že zprovozněním paralelní dráhy by měl být exponován menší počet obyvatel. Toto stanovisko je však nutně považovat za zcela nemorální, neboť ukazatel počtu osob dotčených hlukem z letecké dopravy nemůže být důvodem pro doporučení realizace záměru. Právo menšího počtu osob na ochranu zdraví nemůže být upozaděno před právem na ochranu zdraví většího počtu osob!

Opomenutí provedení synergie negativních vlivů

Zpracovatel zcela vědomě opomenul posouzení součinnosti vícero zdrojů negativní hlukové zátěže i jejího dopadu na zdraví obyvatel. Svoje opomenutí vysvětluje nedostatečnými možnostmi pro provedení takovéto analýzy. Takovéto opomenutí je třeba považovat za velice závažné, neboť expozice obyvatel vícero zdrojům negativní hlukové zátěže má pro dotčené obyvatele zcela negativní dopad na kvalitu jejich života, resp. zdraví. Tak např. obě paralelní dráhy 06L/24R a 06R/24L budou od sebe vzdáleny 1525 m. V případě, že bude vybudován severní okruh pražského okruhu, ocitne se určitá část obyvatel v území zvýšené hlukové zátěže (včetně zvýšené zátěže emisní). Zpracování synergie negativních vlivů z jednotlivých zdrojů hluku je proto velice důležitým krokem vedoucím k vytipování nejkritičtějších míst z hlediska dopadu na zdraví obyvatel a její opomenutí z důvodu nedostačujících vhodných vstupních dat je nutně považovat za neospravedlnitelné a to i s ohledem na skutečnosti, že provozovatel letecké dopravy neposkytuje žádné garance ohledně plánovaného využívání budoucích drah. Není tedy zaručeno, že v budoucnu nedojde k využívání obou paralelních drah ve stejné či obdobné míře, jako je v současné době využívána dráha 06L/24R.

Nesprávná charakterizace rizika

U rušení spánku a obtěžování hlukem zpracovatel nesprávně uvádí, že dominantním zdrojem hluku v obci Horoměřice je v současné době silniční doprava. Toto tvrzení není pravdivé, neboť všichni obyvatelé obce Horoměřice jsou exponováni hluku z letecké dopravy. Hluku ze silniční dopravy je exponována pouze část obyvatel obce Horoměřice a to rozdílně míře v denní a noční dobu.

U posuzování vlivu hluku na nárůst rizika hypertenze zpracovatel používá nesprávné ukazatele hlukové zátěže. V případě hypertenze u obyvatel zasažených hlukem „pouze“ během dne používá zpracovatel ukazatel noční hlukové zátěže a dochází k závěru, že pro ně žádné riziko hypertenze není. Pro obyvatele zasažené hlukem ve dne i v noci konstatuje, že u nich neshledal jakékoli riziko hypertenze vyvolané nočním provozem.

- U posuzování rizika infarktu myokardu zpracovatel zcela vyřadil obec Horoměřice a Přední Kopaninu a došel k závěru, že v těchto lokalitách bude riziko navýšení infarktu nulové a to s odůvodněním, že použití ukazatele pro L_{dvn} je v těchto lokalitách nevhodné, neboť tato území budou leteckým hlukem zasažena zejména v noci (str. 54) a nikoli během dne. K takovému způsobu vykazání rizika se zpracovatel uchýlil i přestože sám opakovaně v Posouzení uvádí, že noční hluk je z hlediska dopadu na zdraví člověka nejvíce rizikový! Konstatováním, že navýšení rizika infarktu bude v Horoměřicích a Přední Kopanině nulový si odporuje se závěrem o nárůstu rizika hypertenze, u kterého počítá s nárůstem o 100% a také se skutečností, že mimo rok 2020 bude noční provoz s největší pravděpodobností probíhat 365 dní v roce bez jakýchkoli omezení!

Znehodnocování majetku a nedostatečné respektování práva na osobní vlastnictví

- Na straně 31 zpracovatel uvádí, že u staveb uvedených v odst. 3, str. 31 „u bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu, staveb pro sociální a zdravotní účely a funkčně obdobných staveb umístěných v ochranném hlukovém pásmu, u kterých by podle odborného posudku provedená protihluková opatření nezajistila dodržování hygienických limitů; může příslušný správní úřad zahájit řízení o změně v užívání stavby nebo o jejím odstranění“. Přestože Posouzení dopadu na majetek hlukem z letecké dopravy postižených obyvatel není předmětem Posouzení, je třeba upozornit na to, že zpracovatelem zmíněné způsoby řešení nemožnosti dosažení účinnosti protihlukových opatření nezahrnují nárok majitelů nemovitostí na odškodnění (odkoupení) dané nemovitosti původcem zdroje leteckého hluku. Zcela opomíjeno a porušováno je tak právo na vlastnictví soukromého majetku a ochranu soukromého majetku! Obyvatele leteckou dopravou dotčených území nejsou původci negativních projevů letecké dopravy a jako takoví nemohou nést důsledky jakoby sami byli jejich pachatelé.

Paradoxnost závěru Posouzení

- V závěru Posouzení zpracovatel konstatuje, že přivádění nových obyvatel do území zatížených hlukem je z hlediska zdravotního nevhodné a tím z hlediska celospolečenského nežádoucí a nabádá dotčené obce a městské části k opatrnému a uvážlivému plánování rozvoje ploch určených k bydlení na jejich území. Přes tento negativní závěr zpracovatel neuvádí žádná doporučení na ochranu zdraví současných ani budoucích osob žijících v daných lokalitách! Stávající i budoucí

obyvatele exponované jednotlivým formám hluku z letecké dopravy tak nechává zcela k dispozici neomezenému rozvoji Letiště Praha a.s., a bez nároku na ochranu před působením negativních vlivů hluku a emisí z letecké dopravy!

Shrnutí připomínek

1. Přesto, že se v Posouzení na mnoha místech konstatuje, že noční provoz je z hlediska dopadu na zdraví člověka nejvíce škodlivý, Posouzení neobsahuje žádné konkrétní závazné a v budoucnu vynutitelné garance omezení nočního provozu na deklarovaných max. 40 nočních letů. Poskytované záruky nejsou v budoucnu právně vynutitelné a jsou pouze pseudozárukami. Deklarovaných 40 nočních letů také představuje pouze průměrný počet letů v charakteristickém letovém dni nikoli max. počet letů za každý den (noc). Záměr tak nerespektuje doporučení WHO na ochranu zdraví před nočním leteckým provozem.
2. Zpracovatelem nebylo posouzeno ani vyloučeno ohrožení veřejného zdraví v případě realizace záměru a to i přesto, že v závěru Posouzení prohlašuje, že přivádění nových obyvatel do území zatížených hlukem je z hlediska zdravotního nevhodné a tím z hlediska celospolečenského nežádoucí.
3. V Posouzení jsou uváděny prokazatelné nesprávné a nepřesné údaje o změně území zatížených nadměrným hlukem a počtu zatížených obyvatel a zhodnocení dopadu na jejich zdraví.
4. Posouzení nepřináší žádné garance navrženého způsobu fungování dráhového systému letiště Praha - Ruzyně po realizaci záměru ani informaci o konečné kapacitě letiště.

Vypořádání:

K úvodu: viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K omezení nočního provozu – viz vypořádání typické připomínky č. 1, 2 a 3.

K počtům a „kategoriím“ obyvatel - viz vypořádání typické připomínky č. 11 a 3.

Pozn.:

Z odborné literatury je známo, že výše uvedené jsou tzv „citlivé skupiny“, ale nejsou odborné podklady pro to, aby se tyto citlivé skupiny daly posoudit samotně, resp. byl kvantifikován vliv pouze na ně. V rámci hodnocení zdravotních rizik se pracuje pouze se statistickými daty a údaji o nemocnosti v dané populaci jako celku.

K posouzení kde je jaký typ hluku (dopravy) dominantní sloužily podklady z hlukové studie. Ta byla zpracována pro posouzení na dostatečné úrovni. Vzhledem k tomu, že z odborného hlediska nejsou jiné nástroje než ty vedoucí k možnosti ODHADU možných negativních účinků na exponované obyvatelstvo, nebylo opodstatněné zpracovávat podrobnější výpočet. V těchto expertizách je nutné určité zobecnění s vědomím si toho, že každá ulice má jinou expozici, všechny objekty mají jinak exponovanou každou stranu (fasádu).

K provedení synergie negativních vlivů lze konstatovat, že byla provedena u vlivů na ovzduší. U vlivů hluku byly posouzeny vlivy hluku z jednotlivých zdrojů hluku samostatně.

Ohledně plánovaného využívání budoucích drah jsou v návrhu stanoviska EIA stanoveny následující podmínky:

maximální možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni je stanoven následovně:

- | | |
|--|-----|
| - počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin) | 820 |
| - z toho počet pohybů v denní době (06:00 – 22:00) | 780 |
| - počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00) | 40 |

Letiště Praha Ruzyně bude nadále provozováno jako plně koordinované a maximální možný počet plánovaných pohybů v jedné konkrétní noční době bude 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci (22:00 – 06:00).

Provozovatel letiště Praha Ruzyně bude nepravidelností, které by mohly ovlivnit noční provoz (např. zpoždění letadel, rozdíl mezi blokovými a runwayovými časy apod.) minimalizovat v průběhu každého letového dne všemi prostředky, které má k dispozici.

v rámci denního provozu bude uplatňována následující preference drah pro vzlety a přistání:

- RWY 06L/24R bude v denní době primárně používána pro vzlety
- RWY 06R/24L bude v denní době primárně používána pro přistání
- RWY 13/31 nebude v denní době za standardního provozu pro vzlety a přistání používána
- vzlety a přistání z a na RWY 13/31 v denní době pouze v případech:
 - § kdy je RWY 06L/24R uzavřena pro vzlety a přistání
 - § kdy je RWY 06R/24L uzavřena pro vzlety a přistání
 - § pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu

pro omezení hluku z nočního provozu budou uplatňována následující opatření:

- RWY 13/31 a RWY 06R/24L budou uzavřeny pro noční provoz s výjimkou následujících případů:
 - § vzlet nebo přistání z/na RWY 06R/24L bude možné pouze v případě, že RWY 06R/24L je uzavřena pro vzlety a přistání
 - § vzlet nebo přistání z/na RWY 13/31 bude možné pouze v případě, že obě RWY 06RL/24LR jsou uzavřeny pro vzlety a přistání, nebo pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu
- rozsah leteckého provozu v noční době bude omezen na 5% maximálního počtu pohybů v charakteristickém letovém dni
- do nočního provozu LKPR budou připouštěna pouze letadla o MTOW do 100 t, vyhovující hlukové kategorii LKPR 1 a 2, respektive letadla o MTOW nad 100 t vyhovující hlukové kategorii LKPR 1
- letecký provoz v noční době bude plánován tak, aby nedošlo k překročení zavedené hlukové kvóty

K nesprávné charakterizaci rizika - viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K znehodnocování majetku - viz vypořádání typické připomínky č. 13.

K paradoxnosti závěru Posouzení - viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K shrnutí připomínek

1. - viz vypořádání typické připomínky č. 1.
2. - viz vypořádání typické připomínky č. 3.
3. - viz vypořádání typické připomínky č. 3.
4. - viz vypořádání typické připomínky č. 1 a další podmínky návrhu stanoviska.

PhDr. Helene Berlet

- Letiště Praha argumentuje nutností výstavby další runwaye nárůstem počtu cestujících. V EIA r. 2006 očekávalo nárůst počtu cestujících pro r. 2009 na 13,3 mil. Ve skutečnosti však počet cestujících v r. 2009 zůstal na úrovni r. 2006, t. j. 11,6 mil. Již dnes je tedy zřejmé, že předpokládaný nárůst na 21,2 mil. cestujících v r. 2020 je nadhodnocený.
- Největší uživatel letiště Ruzyně České aerolinie (42,8%) provedl v r. 2009 zásadní redukci linek (např. Praha - New York).
- Letiště Praha argumentuje, že přispěje k rozvoji turismu a tedy sféry služeb v Praze zvýšením počtu cestujících, přičemž největší nárůst je v počtu transferových pasažérů (loni 1,3mil, nárůst na 23,1%), tedy téměř 1/4 cestujících, jejichž přínos pro rozvoj turismu v Praze je nulový.
- Při zvažování nárůstu počtu cestujících je rovněž třeba vzít v úvahu podnikatelské záměry dalších letišť (např. Vodochody), které by odčerpaly kapacitu nízkonákladových dopravců, jejichž podíl je 23% (údaje 2.2.2009).
- Dovolte mi srovnání Letiště Praha s jiným evropským letišťem:

Praha 2006. resp. 2009

Počet ranvejí	2
Počet cestujících	11,6 mil
Celkový počet pohybu letadel za rok	166,000
Počet pohybů za den	502

Praha plán na r. 2020

Počet ranvejí	2
Počet cestujících	21,2 mil
Celkový počet pohybů letadel za rok	274,500
Počet pohybů za den	820

Londýn Heathrow r. 2009

Počet ranvejí	2
Počet cestujících	65,7 mil
Celkový počet pohybů letadel za rok	462,835
Počet pohybů za den	1,268

Z výše uvedených čísel tedy jednoznačně vyplývá, že:

Londýnské **Heathrow** dokáže na dvou ranvejích odbavit **šestinásobný počet cestujících**, tedy 33 mil, na jedné ranveji. I kdyby tedy došlo k nárůstu v Praze v r. 2020 na 21 mil. cestujících, mělo by být letiště schopno operovat i s jednou ranvejí (i v současnosti má dvě).

Zástupci Letiště Praha na schůzce s občany Suchdola tvrdili, že v letní špičce jsou maximálně schopni provozu **46** letadel za hodinu a že někdy by potřebovali navýšit na 52 letadel za hodinu. Kontrolní věž na Heathrow **vypraví 1 letadlo za minutu** (t.zv. Heathrow minute), t. j. **60** letadel za hodinu. Při zvýšení efektivity ruzyňské kontrolní věže by tedy další runway nebyla vůbec zapotřebí.

- o Omezení nočního provozu.

Dovolte mi další srovnání s evropskými letišti. Curyšské Kloten je zcela uzavřeno od půlnoci do 6h ráno.

Letiště Heathrow mělo povoleno 16 letů mezi 23.30 - 6 h. ráno. Na tuto dobu nejsou plánovány žádné starty, jen přistání.

Letiště Praha má 58 nočních letů, starty i přistání, a to v libovolných hodinách. Vzhledem k tomu, že jde o průměr, v letních měsících jsou noční lety téměř nonstop.

Byla bych ráda, kdyby těchto několik připomínek mohlo přispět k racionálnímu zvážení záměru Letiště Praha a.s., a ochránit nejen obyvatele Suchdola, ale i přilehlého okolí od dalšího zvyšování již tak neúměrného zatížení životního prostředí a ohrožení zdraví a majetku.

Jsem zásadně proti výstavbě paralelní dráhy RWY 06R/24L Letiště Praha Ruzyně. S pozdravem.

Vypořádání:

Lze souhlasit s tím, že uvažovaný nárůst cestujících je z aktuálního pohledu nadhodnocený, ovšem koncepční úvahy by neměly vycházet z přechodných období se snížením provozu způsobeným ekonomickou krizí nebo přírodními vlivy (sopečná činnost) apod. Jedná se skutečně o období špičkové hodiny, kdy je stávající kapacita letiště prakticky naplněna a důsledky jsou v nutnosti kroužení letadel čekajících na přistání s odpovídajícími vlivy na životní prostředí.

To, že Londýn Heathrow dokáže na dvou paralelních drahách odbavit 66 mil. cestujících neznamená, že na jedné dráze lze odbavit 33 mil. Na dvou paralelních drahách mohou probíhat starty i přistání zároveň. Na jedné dráze musí probíhat smíšený provoz – tedy starty i přistání, což snižuje kapacitu dráhy na podstatně méně než polovinu. U Heathrow se

v současnosti udává naplnění kapacity dráhového systému na 98%. Kromě toho u Heathrow mají velký podíl lety do Severní Ameriky, které jsou zajišťovány převážně velkokapacitními letadly typu B747 a A340 (menší počet letadel obslouží větší počet cestujících), zatímco u letiště Ruzyně převažují spíše střední letadla pro lety po Evropě a blízkém okolí typu A320 a B737. Letiště Heathrow sice odbavuje 6x větší počet cestujících, ale „jen“ 3x větší počet pohybů letadel (dle vyjádření). Zároveň je třeba počítat s tím, že větší letadla vykazují větší vlivy hluku než letadla menší.

Pro ilustraci lze uvést, že na letišti Londýn Heathrow se podařilo snížit počet obyvatel dotčených hladinou hluku 57 dBA a vyšší v ukazateli L_{den} z 2 000 000 v roce 1980 (cca 30 mil. cestujících) na 268 000 v roce 2008 (65 mil. cestujících/rok). Tohoto naprosto zásadního snížení bylo dosaženo jednak snížením hlučnosti letadel, jednak optimalizací leteckého provozu.

Pro srovnání s letištem Praha Ruzyně bylo v roce 2006 leteckým hlukem z Heathrow dotčeno **756 000 obyvatel** v hladině 55 dBA a vyšší v ukazateli L_{dvn} , u letiště Praha Ruzyně bylo ve stejné hladině a ukazateli dotčeno **5 349 obyvatel** v roce 2006. (A focus on noise, Heathrow Airport Limited 2010, Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví – příloha dokumentace EIA, 2009, 2010).

Z uvedeného je zřejmé, že v roce 2006 bylo u letiště Londýn Heathrow dotčeno 141x více obyvatel v ukazateli $L_{dvn} \geq 55$ dBA při 6x větším počtu cestujících a 3x větším počtu pohybů letadel než u letiště Praha Ruzyně. To s největší pravděpodobností svědčí o podstatně vhodnějším umístění letiště Praha Ruzyně ve vztahu k obydlené zástavbě než Londýn Heathrow.

U druhého největšího evropského letiště Paříž Charles de Gaulle se čtyřmi paralelními drahami s odbavením cca 60 mil. cestujících/rok je naplněna kapacita dráhového systému na 73,5%.

Dvě stávající dráhy na letišti Ruzyně prakticky nijak neumožňují zvýšení kapacity, protože se vzájemně kříží a neumožňují souběžný provoz.

K omezení nočního provozu. Heathrow pracuje stejně jako mnoho dalších evropských mezinárodních letišť s tzv. hlukovou kvótou, která stanovuje maximální počet pohybů letadel konkrétních hlukových parametrů za celé letní nebo zimní období. Tzn. buď více pohybů méně hlučných letadel nebo méně pohybů více hlučných letadel.

Obdobný systém je již zaveden na letišti Praha – Ruzyně s tím, že při předpokládané skladbě letadel reprezentuje hluková kvóta pro plánovaný provoz omezený počet pohybů za jednu konkrétní noc. V tom je zásadní rozdíl od Heathrow, kde je omezení pouze pro celé půlroční období.

Související podmínky návrhu stanoviska EIA:

Do nočního provozu LKPR budou přípouštěna pouze letadla o MTOW do 100 t, vyhovující hlukové kategorii LKPR 1 a 2, respektive letadla o MTOW nad 100 t vyhovující hlukové kategorii LKPR 1.

Letiště Praha Ruzyně bude nadále provozováno jako plně koordinované a maximální možný počet plánovaných pohybů v jedné konkrétní noční době bude 40, tj. budou

potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci (22:00 – 06:00).

Provozovatel letiště Praha Ruzyně bude nepravidelnosti, které by mohly ovlivnit noční provoz (např. zpoždění letadel, rozdíl mezi blokovými a runwayovými časy apod.) minimalizovat v průběhu každého letového dne všemi prostředky, které má k dispozici.

PhDr. Vojtěch Brettl

1. Nesouhlasím s vymezením tzv. ochranného hlukového pásma (OHP) na svém pozemku v Praze 6 - Lysolajích a ve svém domě z důvodu hrubého zásahu do svých nejzákladnějších práv:

- zásahu do vlastnických práv,
- zásahu do práva na příznivé životní prostředí a do práva na ochranu zdraví,

a to zejména v důsledku zatížení spadem a nadlimitním hlukem z provozu záměru. Požaduji zamítnutí rozšíření OHP.

2. Součástí dokumentace je skandální lživé tvrzení v dopise Ministerstva zdravotnictví (č.j. 49902/2009-0ZV-32.3-19.10.09) o souhlasu zastupitelstvech dotčených obcí a městských částí hl. m. Prahy s rozšířením tzv. ochranného hlukového pásma (OHP) Pravdou je pravý opak.

3. Dokumentace na mnoha místech opomíjí důsledky záměru na MČ Lysolaje včetně posouzení záměru z hlediska zákona č.258/200Sb a nařízení vlády č. 148/2006 Sb. Požadují doplnit způsoby ochrany mého zdraví a popsat pravdivý vliv hluku na území a zdraví obyvatel Lysolajů bez vnitřních rozporů dokumentace.

4. Dokumentace zatajuje překračování hlukových norem v zvláště chráněném území Housle, Požadují doplnit způsoby ochrany zvláště chráněného území Housle před hlukem.

5. Dokumentace neřeší základní smysl procesu EIA, a sice do jaké míry je daný záměr únosný pro krajinu a zdraví obyvatel. Požadují doplnit počet přeletů únosných z hlediska zdraví obyvatel a ochrany území.

6. Dokumentace se nevěnuje synergii negativních vlivů z jednotlivých zdrojů hluku.

7. Dokumentace neřeší kompenzace postiženým obyvatelům za újmu na zdraví a dorovnání ztráty cen nemovitostí. Požadují závazek investora o výši odškodnění dotčených osoby za újmu na majetku a závazek vykoupení znehodnoceného majetku za cenu před znehodnocením.

8. Dokumentace nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem, a to zejména ve vztahu k regulaci nočního provozu.

9. Limity provozu pro noční ani denní provoz nebyly stanoveny.

10. Zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí (MŽP) na dopracování dokumentace (viz č. j. 21550/ENV/08) ze dne 13.3.2008, zejména:

- v dokumentaci není stanovena maximální kapacita a limity záměru, k této kapacitě nebylo provedeno žádné posouzení vlivů.
- posouzení vlivů nebylo provedeno variantně pro různé druhy provozu na drahách,
- nebyla stanovena maximální únosnost území ve vazbě na skutečnou kapacitu letiště,
- z hlediska hlukové zátěže nebyla maximální únosnost území posuzována vůbec, tedy ani pro rok 2020,
- nebyly stanoveny meze pro růst letiště,
- nebyly prověřeny a doloženy varianty umístění plánované přistávací a vzletové dráhy a varianty přesunu nákladní dopravy (Cargo) a tranzitní přepravy na jiné letiště,
- nebyly vyhodnoceny kumulativní vlivy různých druhů dopravy,
- nebylo absolutně žádným způsobem provedeno prověření množství obyvatel dotčených nadlimitním hlukem,
- nebyla vypořádána vyjádření k dokumentaci záměru z roku 2008

11. Dokumentace podhodnocuje stav záměrem postižených lidí, zejména tisíců studentů České zemědělské univerzity a vliv záměru na jejich zdraví, kvalitu učení a soustředěnost.

12. Nebyly vypořádány a zohledněny všechny mé připomínky z 1.2.2008 k původní dokumentaci.

Mimochodem a na okraj, zpracovatel by měl být rád, že je mu umožněno fungovat při stávajícím zaběhnutém systému dvou drah a neriskovat prohry ve sporech a arbitrážích, které by si nakonec vynutily ještě snížení kapacity pod současnou úroveň.

Závěr

Zpracovatel svou dokumentaci nabitou nedostatky, vadami, podvodnými údaji a lživými tvrzeními neprokázal únosnost záměru pro životní prostředí a zdraví obyvatel. Vzhledem k výše uvedenému požadují vydání nesouhlasného stanoviska k realizaci tohoto záměru.

Vypořádání:

1. Viz vypořádání typické připomínky č. 2.

2. Viz vypořádání typické připomínky č. 10.

3. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

4. *Hlukové normy jsou stanoveny zákonem o ochraně veřejného zdraví. Pokud bude na území přírodní památky Housle vyhlášeno ochranné hlukové pásmo, pak zde budou muset být dodrženy podmínky tohoto zákona – tj. splnění hlukových limitů pro vnitřní prostory jmenovitých staveb, dané zákonem.*

4. *Chráněné prostory jsou definovány v § 30 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Hygienické limity hluku jsou pak stanoveny prováděcím předpisem k tomuto zákonu, a to nařízením vlády č. 148/2006 Sb. Pokud bude na území přírodní památky Housle vyhlášeno ochranné hlukové*

pásmo, pak zde budou muset být dodrženy podmínky tohoto zákona – tj. splnění hlukových limitů pro vnitřní prostory jmenovitých staveb, dané zákonem.

5. Viz vypořádání typické připomínky č. 1 a 2.

6. U vlivů hluku jsou vlivy z různých zdrojů stanoveny samostatně. Souhrnné hodnocení je uvedeno v posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví.

7. Viz vypořádání typické připomínky č. 13.

8. Viz vypořádání typické připomínky č. 3 a 1.

9. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

10.

- *maximální kapacita - viz vypořádání typické připomínky č. 1,*
- *variantní posouzení - viz vypořádání typické připomínky č. 4,*
- *maximální únosnost území - viz vypořádání typické připomínky č. 2,*
- *maximální únosnost z hlediska hlukové zátěže - viz vypořádání typické připomínky č. 1, 2,*
- *meze pro růst letiště - viz vypořádání typické připomínky č. 1 a 2,*
- *varianty umístění dráhy a varianty přesunu nákladní dopravy (Cargo) a tranzitní přepravy na jiné letiště - viz vypořádání typické připomínky č. 4,*
- *kumulativní vlivy různých druhů dopravy - viz vypořádání typické připomínky č. 12,*
- *prověření množství obyvatel dotčených nadlimitním hlukem - viz vypořádání typické připomínky č. 3,*

11. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

Veřejnost – vzor č. 1

1. Zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí na dopracování dokumentace (viz č. j. 21550/ENV/08), ani oprávněné připomínky dotčených obyvatel, obcí, městských částí a občanských sdružení k předchozí dokumentaci (dokumentace 2007).

2. Dokumentace neobsahuje údaj o kapacitě záměru ani jiné informace o konečném rozsahu letiště Praha Ruzyně, a je proto z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. i nadále neposuzovatelná. Provozovatel ruzyňského letiště, společnost Letiště Praha, a.s., v rámci procesu EIA od roku 2005 potřetí zatajil veřejnosti i úřadům, jak velké letiště plánuje vybudovat (oznámení záměru 2005, dokumentace 2007, dokumentace 2009).

3. Nebyla posouzena únosnost záměru z hlediska jeho vlivu na zdraví současných ani budoucích obyvatel.

4. Dokumentace nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem.

5. Dokumentace a ani jiné doklady neobsahují konkrétní závazné omezení nočního provozu.

6. Nesouhlasím s navrhovaným rozšířením ochranného hlukového pásma na území se stávající obytnou zástavbou, které umožní neomezené překračování hlukových limitů.

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

8. I z chybné dokumentace záměru zpracované bez variant na základě neúplných a podhodnocených podkladů (např. nezahrnutí území Lysolají a Sedlce, podhodnocené stavy obyvatel, ...) jednoznačně vyplývá, že záměr by způsobil překročení hygienických limitů hluku na územích se stávající obytnou zástavbou.

9. Dokumentace se vůbec nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, které by se vlivem záměru nepochybně dále zhoršovalo a letecký hluk by tak dlouhodobě ohrožoval zdraví obyvatel, žijících v okolí letiště.

Vzhledem k výše uvedenému požaduji vydání nesouhlasného stanoviska EIA k záměru výstavby paralelní dráhy a násobného navýšení leteckého provozu na letišti v Praze Ruzyni, které se nachází v hustě obydleném území okraje hl.m Prahy, kde jsou již nyní překračovány zákonné hygienické limity.

Vypořádání:

- 1. Viz vypořádání typické připomínky č. 1, 2, 3, 4.*
- 2. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.*
- 3. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.*
- 4. Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 3.*
- 5. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.*
- 6. Viz vypořádání typické připomínky č. 2.*
- 7. Viz vypořádání typické připomínky č. 7.*
- 8. Viz vypořádání typické připomínky č. 5 a 3.*
- 9. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.*

Veřejnost – vzor č. 2

1. Zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí na dopracování dokumentace (viz č. j. 21550/ENV/08), ani oprávněné připomínky dotčených obyvatel, obcí, městských částí a občanských sdružení k předchozí dokumentaci (dokumentace 2007).

2. Dokumentace neobsahuje údaj o kapacitě záměru ani jiné informace o konečném rozsahu letiště Praha Ruzyně, a je proto z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. i nadále neposuzovatelná. Provozovatel ruzyňského letiště, společnost Letiště Praha, a.s., v rámci

procesu EIA od roku 2005 potřetí zatajil veřejnosti i úřadům, jak velké letiště plánuje vybudovat (oznámení záměru 2005, dokumentace 2007, dokumentace 2009).

3. Nebyla posouzena únosnost záměru z hlediska jeho vlivu na zdraví současných ani budoucích obyvatel.

4. Dokumentace nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem.

5. Dokumentace a ani jiné doklady neobsahují konkrétní závazné omezení nočního provozu.

6. Nesouhlasím s navrhovaným rozšířením ochranného hlukového pásma na území se stávající obytnou zástavbou, které umožní neomezené překračování hlukových limitů.

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

8. I z chybné dokumentace záměru zpracované bez variant na základě neúplných a podhodnocených podkladů (např. nezahrnutí území Lysolaj a Sedlce, podhodnocené stavy obyvatel, ...) jednoznačně vyplývá, že záměr by způsobil překročení hygienických limitů hluku na územích se stávající obytnou zástavbou.

9. Dokumentace se vůbec nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, které by se vlivem záměru nepochybně dále zhoršovalo a letecký hluk by tak dlouhodobě ohrožoval zdraví obyvatel, žijících v okolí letiště.

10. Nebyl posouzen vliv hluku na stávající školská zařízení a jeho dopad na jejich provoz. Zvláště závažné je to pro přes 20 000 studentů ČZU.

Vzhledem k výše uvedenému požaduji vydání nesouhlasného stanoviska k realizaci tohoto záměru.

Vypořádání:

1. *Viz vypořádání typické připomínky č. 1, 2, 3, 4.*

2. *Viz vypořádání typické připomínky č. 1.*

3. *Viz vypořádání typické připomínky č. 3.*

4. *Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 3.*

5. *Viz vypořádání typické připomínky č. 1.*

6. *Viz vypořádání typické připomínky č. 2.*

7. *Viz vypořádání typické připomínky č. 7.*

8. *Viz vypořádání typické připomínky č. 5 a 3.*

9. *Viz vypořádání typické připomínky č. 1.*

10. *Viz vypořádání typické připomínky č. 3.*

Veřejnost – vzor č. 3

1. Nesouhlasím s navrhovaným rozšířením letiště Praha Ruzyně, které by způsobilo zhoršení životního prostředí na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje. Zvýšením kapacity dráhového systému letiště se dle výše uvedené dokumentace významně rozšíří území negativně zasažené hlukem z letecké dopravy.

2. Nesouhlasím s navrhovaným rozšířením ochranného hlukového pásma (OHP) na území se stávající obytnou zástavbou. OHP, které vymezuje území, kde mohou být překračovány hygienické limity hluku, je v návrhu (viz příloha 16 dokumentace EIA) zvětšeno o cca 30 km² proti stávajícímu stavu na celkových cca 78 km².

Vzhledem k výše uvedenému požaduji vydání nesouhlasného stanoviska k realizaci tohoto záměru.

Vypořádání:

1. *Viz vypořádání typické připomínky č. 2.*

2. *Viz vypořádání typické připomínky č. 2.*

Jiří Veselka, Stanislava Veselková, Jonáš Veselka, Mojmír Veselka

1) Tato druhá dokumentace EIA opět nebere v úvahu názory a potřeby občanů.

Hlas občanů a především obyvatel území, na kterém má být záměr uskutečněn opět zůstal nevyslyšen. Bohužel začíná být zvykem, že občané bouřící se proti určitým kontroverzním stavbám, jsou označováni jako militantní ekoteroristé a málokdo se jich zastane, avšak kdo jiný by měl bránit území, které by mělo být vážně narušeno, než obyvatelé tam žijící? Bohužel už se stává zvykem, že názoru a potřeb občanů se nedbá a silou se prosazuje to, co vyhovuje politickým a finančním zájmům jiných lidí. Bohužel se nějak zapomnělo na to, že našim ideálem je demokratická společnost, ve které je normální, že velké a závažné stavby procházejí procesem, na jehož konci by měl být konsenzus. A to konsenzus všech zúčastněných stran: navrhovatelů stavby, investorů, úředníků, odborníků, zastupitelstev obcí a městských částí, občanů, občanských sdružení, které se o stavbu zajímají, nebo které kvůli záměru stavby vznikly. Konsenzus, čili nalezení takového řešení, které nevadí výrazně ani jedné straně. Cožpak zpracovatel nepřipadá již minulá bouře nesouhlasu se záměrem paralelní dráhy (myšlena první EIA na přelomu roku 2007/2006) jako výrazné vadění jedné straně?

Vzhledem k opětovné nevěli zpracovatele dojít společně s ostatními stranami ke konsenzu požadujeme vydání nesouhlasného stanoviska EIA k záměru výstavby paralelní dráhy.

2) Zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí na dopracování dokumentace (Viz č. j. 21550/ENV/08), ani oprávněné připomínky dotčených obyvatel, obcí, městských částí a občanských sdružení k předchozí dokumentaci (dokumentace 2007).

3) Dokumentace neobsahuje údaj o kapacitě záměru ani jiné informace o konečném rozsahu letiště Praha Ruzyně, a je proto z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. i nadále

neposuzovatelná. Provozovatel ruzyňského letiště, společnost Letiště Praha, a.s., v rámci procesu EIA od roku 2005 potřeby zatajil veřejnosti i úřadům, jak velké letiště plánuje vybudovat (oznámení záměru 2005, dokumentace 2007, dokumentace 2009)

4) Nebyla posouzena únosnost záměru z hlediska jeho vlivu na zdraví současných ani budoucích obyvatel.

5) Dokumentace nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem.

6) Dokumentace a ani jiné neobsahují konkrétní závazné omezení nočního provozu.

7) Nesouhlasíme s navrhovaným rozšířením ochranného hlukového pásma na území i se stávající obytnou zástavbou, které umožní neomezená překračování hlukových limitů.

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

9) I z chybné dokumentace záměru zpracované bez variant na základě neúplných a podhodnocených podkladů (např. nezahrnutí území Lysolaj a Sedlce, podhodnocené stavy obyvatel, ...) jednoznačně vyplývá, že záměr by způsobil překročení hygienických limitů hluku na územích se stávající obytnou zástavbou.

10) Dokumentace se vůbec nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, které by se vlivem záměru nepochybně dále zhoršovalo a letecký hluk by tak dlouhodobě ohrožoval zdraví obyvatel, žijících v okolí letiště.

Vzhledem k výše uvedenému požadujeme vydání nesouhlasného stanoviska EIA k záměru výstavby paralelní dráhy a násobného navýšení leteckého provozu na letišti v Praze Ruzyni, které se nachází v hustě obydleném území okraje hl.m Prahy, kde jsou již nyní překračovány zákonné hygienické limity.

Vypořádání:

1) Smyslem celého procesu EIA je podrobné vysvětlení vlivů na životní prostředí mj. i veřejnosti a nalezení takových podmínek, které povedou primárně k zajištění souladu s legislativou a sekundárně k maximálnímu snížení vlivů na životní prostředí. Součástí procesu je i vypořádání připomínek veřejnosti, územně samosprávných celků a dotčených správních úřadů. Ovšem na druhé straně neexistuje žádná hospodářská činnost, při které nedochází k žádným vlivům na životní prostředí.

Jakákoliv lidská činnost s sebou přináší riziko. Úlohou EIA je posoudit tato rizika, co nejvíce je eliminovat a zvážit, zda jsou rizika přijatelná.

2) Viz vypořádání typické připomínky č. 1, 2, 3, 4.

3) Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

4) Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

5) Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

- 6) Viz vypořádání typické připomínky č. 1.
- 7) Viz vypořádání typické připomínky č. 2.
- 8) Viz vypořádání typické připomínky č. 7.
- 9) Viz vypořádání typické připomínky č. 5 a 3.
- 10) Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

Veřejnost + 8 podpisů

1. Nesouhlasím s navrhovaným rozšířením letiště Praha Ruzyně, které by způsobilo zhoršení životního prostředí na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje. Zvýšením kapacity dráhového systému letiště se dle výše uvedené dokumentace významně rozšíří území negativně zasažené hlukem z letecké dopravy.

2. Nesouhlasím s navrhovaným rozšířením ochranného hlukového pásma (OHP) na území se stávající obytnou zástavbou. OHP, které vymezuje území, kde můžou být překračovány hygienické limity hluku, je v návrhu (viz příloha 16 dokumentace EIA) zvětšeno o cca 30 km² proti stávajícímu stavu na celkových cca 78 km².

Vzhledem k výše uvedenému požaduji vydání nesouhlasného stanoviska k realizaci tohoto záměru.

Vypořádání:

1. Viz vypořádání typické připomínky č. 2.
2. Viz vypořádání typické připomínky č. 2.

HPS ESTATES S.R.O.

K dokumentaci záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ uplatňuji následující připomínky:

1. Zpracovatel dokumentace nerespektoval a nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí na dopracování dokumentace (viz č. j. 21550/ENV/08), ani oprávněné připomínky dotčených obyvatel, obcí, městských částí a občanských sdružení k předchozí dokumentaci (dokumentace 2007).
2. Předložená dokumentace neobsahuje údaj o kapacitě záměru realizace RWY ani jiné informace o konečném rozsahu letiště Praha Ruzyně a je proto z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. i nadále neposuzovatelná. Provozovatel ruzyňského letiště, společnost Letiště Praha, a.s. v rámci procesu EIA od roku 2005 potřetí zatajil veřejnosti i úřadům, jak velké letiště plánuje vybudovat (oznámení záměru 2005, dokumentace 2007, dokumentace 2009).
3. Nebyla posouzena únosnost záměru z hlediska jeho vlivu na zdraví současných ani budoucích obyvatel.

4. Předložená dokumentace nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem.
5. Předložená dokumentace a ani jiné doklady neobsahují konkrétní závazné omezení nočního provozu.
6. Nesouhlasím s navrhovaným rozšířením ochranného hlukového pásma na území se stávající obytnou zástavbou, které umožní neomezené překročení hlukových limitů.
7. Záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací a představuje dopravní stavbu nadmístního významu, která způsobí trvalé překročení zákonných hygienických limitů hluku v území vymezeném jako obytné, a to bez vyznačení jakýchkoliv negativních vlivů a omezení v platném územním plánu.
8. I z chybné dokumentace záměru zpracované bez variant na základě neúplných a podhodnocených podkladů (např. nezahrnutí území Lysolají a Sedlce, podhodnocené stavy obyvatel) jednoznačně vyplývá, že záměr by způsobil překročení hygienických limitů hluku na územích se stávající obytnou zástavbou.
9. Dokumentace se vůbec nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, který se bude vlivem leteckého provozu nepochybně dále zhoršovat a letecký hluk bude tak dlouhodobě ohrožovat zdraví obyvatel, žijících v okolí letiště.

Vzhledem k výše uvedenému požaduji, aby MŽP vydalo nesouhlasné stanovisko k realizaci záměru výstavby „paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“.

Vypořádání:

K bodu:

1. - viz vypořádání typických připomínek č. 1, 2, 4, 12.
2. - viz vypořádání typické připomínky č. 1.
3. - viz vypořádání typické připomínky č. 3.
4. - viz vypořádání typické připomínky č. 9.
5. - viz vypořádání typické připomínky č. 1.
6. - viz vypořádání typické připomínky č. 2.
7. - viz vypořádání typické připomínky č. 7.
8. - viz vypořádání typické připomínky č. 3 a 5.
9. - viz vypořádání typické připomínky č. 1.

Vypořádání vyjádření občanských sdružení k doplněné dokumentaci

Kamýcké sdružení pro klidné bydlení

Občanské sdružení nesouhlasí s tvrzením v bodě B.I.4. na str. 24 dokumentace - Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry, že záměr je v bezprostředním kontaktu v okolí letiště s následujícími stavbami:

- v silniční okruh okolo Prahy, stavba č. 518, úsek Ruzyně - Suchdol
- v přeložka silnice I/6 Praha - Pavlov
- v modernizace trati Praha – Kladno, II. etapa.

Dokumentace se vůbec nezmiňuje a ani nepočítá s výstavbou Letiště Vodochody, která byla posuzována v režimu zjišťovacího řízení EIA pod č. MZP257. Interakce obou staveb podstatným způsobem ovlivní koridory pro přílety a odlety letadel včetně letových trajektorií po dokončení plánované RWY06R/24L. Protože dokumentace tuto interakci neřeší, je zcela nedostatečná a nepoužitelná a měla by být odmítnuta. Pokud by se s dokumentací mělo dále pracovat, je třeba tuto doplnit o vzájemný vliv obou staveb, když tyto jsou vzdáleny do 20 km a pohyb letadel na obou letištích musí být koordinován.

Očekávané zvyšování přepravních výkonů letiště PRAHA RUZYNE (LKPR) až na úroveň nasycení jeho maximální kapacity bude doprovázeno nevyhnutelným růstem hlukové zátěže v důsledku vnesení větší celkové akustické energie do území v okolí LKPR. Tímto hlukem, který nyní nelze s přesností modelovat a odhadnout, bude nepochybně zasaženo i území Velkých Přílep. Vzhledem k předpokládanému vývoji, občanské sdružení požaduje přijetí závazných opatření ke snížení hluku po realizaci RWY06R/24L, která budou zakotvena v projektové dokumentaci plánované RWY06R/24L a v provozní dokumentaci LKPR.

Do dokumentace (zřejmě do části D IV.) je třeba doplnit tyto body:

1) Vymezit závazné koridory pro přílety a odlety letadel s ohledem na minimalizaci rozptylu letových trajektorií nad obytnou zástavbou Velkých Přílep. Pro přílety musí být tyto koridory závazné i pro přistání v režimu tzv. „vizuálního přiblížení“.

Odůvodnění:

V dokumentaci jsou uváděny trajektorie, které neodpovídají skutečnosti. V současné době je rozptyl letových trajektorií při startu směrem na východ mnohem blíže k letišti, než je znázorňováno na obr. 9 v Příloze č. 13 k dokumentaci a je již v současné době velmi četný. Nejčastější odklon od přímé trajektorie při točení po vzletu je v blízkosti vrchu Hájnice s následným průletem nad středem obce Velké Přílepy s původní zástavbou, kde je též umístěna mateřská škola a základní škola. Další odklon je používán o něco dále s následným přeletem nad hustě zastavěnými lokalitami ve východní části obce Velké Přílepy. Při velmi hustém provozu jsou tyto dvě odklonové trasy doplňovány o třetí, při které letadla otáčejí již nad západním okrajem Velkých Přílep a přelétávají nad nově postavenými domy na západním okraji Velkých Přílep.

Při přistání není výjimkou, že i velká dopravní letadla typu Boeing či Airbus přelétávají velmi nízko nad středem obce za současného otáčení na přistávací dráhu a za pomoci plného tahu motorů. Tato situace byla předmětem stížnosti např. ve dnech 17. a 18. 6. 2007 a v odpovědi

bylo sděleno, že se jedná o povolené tzv. vizuální přiblížení. Vzhledem k očekávanému nárůstu počtu přistávajících a startujících letadel, jak je uvedeno v dokumentaci, lze se důvodně obávat, že se tyto situace budou opakovat velmi často.

2) Jednoznačně vymezit počátek a minimální výšku prvního povoleného točení po vzletu. Občanské sdružení požaduje umístit bod prvního povoleného vybočení z osy RWY ne blíže než za obcí Statenice - Černý Vůl (měřeno od LKPR), minimální výšku točení stanovit na 900 m nad terénem (AGL). Pro první točení po vzletu musí být současně splněn jak požadavek minimální vzdálenosti od LKPR, tak požadavek minimální výšky.

Odůvodnění:

V případě startů na východ může docházet k přeletům v četnosti 2 až 3 letadla za minutu (při souběžném užívání obou drah pro starty) při využití tří a více různých míst prvního točení po vzletu. Nízko letící letadla při startu působí hluk, který je nad přípustnou normou a rovněž silně znečišťují ovzduší zplodinami. Míra tohoto znečištění není v dokumentaci řešená. Obec Velké Přílepy je zahrnuta do skupiny obcí v území kategorie B, dotčených hlukem z opakovaných přeletů letadel, avšak (podle dokumentace) po výstavbě nové dráhy již z této kategorie bude vyjmuta (viz. str. 8 Přílohy č. 2 k dokumentaci). Bez důsledného dodržení minimální výšky točení 900 metrů nad terénem a prvního povoleného točení po vzletu až za obcí Statenice - Černý Vůl nelze očekávat, že bude tento předpoklad splněn.

3) Vytvořit systém kontroly trajektorií letu pro případné sankcionování (track monitoring).

Odůvodnění:

Pokud při přípravě stavby a jejím provozování budou stanoveny výše uvedené trajektorie, je třeba tyto kontrolovat a případné porušení důsledně trestat s tím, že výnos těchto sankcí by měl připadnout též obcím, které jsou porušením dotčeny.

4) Po zprovoznění paralelní dráhy umístit na území obce Velké Přílepy stanici pro kontrolu dodržování hygienických limitů hluku vně OHP LKPR nebo letecký hluk pravidelně a s dostatečnou četností kontrolovat mobilní stanicí, zejména při východním vetru.

Odůvodnění:

V případě nedodržení trajektorií letu bude hluk přesahovat povolené meze, jak lze dovodit z mapových příloh č. 1 až č. 9 k Příloze č. 13 k dokumentaci. Uvedené hranice nadměrného hluku jsou rozprostřeny přímo v trajektorii dráhy. Pokud však tyto hranice pootočíme ve směru současného otáčení letadel přes Velké Přílepy, je zjevné, že hranice nadměrného hluku zasahuje tuto obec.

5) Do doby, než bude dokončena výstavba nové RWY 06R/24L zvýšit současnou doporučenou minimální výšku prvního točení po vzletu (na 700m AGL).

Vypořádání:

a) *Na základě velmi podrobné rozptylové studie, která je součástí dokumentace je dokladováno, že v souvislosti s realizací uvažovaného záměru nedojde k významnější, resp. znatelné změně imisní situace.*

b) Na základě zpracované hlukové studie nebude v prostoru obce Velké Přílepy docházet k překročení hlukových limitů.

c) K návrhu na stanovení trajektorií je v návrhu stanoviska stanovena tato podmínka:

ve vztahu k standardním příletovým a odletovým tratím:

- budou stanoveny optimální standardní příletové tratě STAR a standardní odletové tratě SID pro vrtulové a proudové dopravní letouny s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou, vybavené odpovídající navigační podporou
- všechny odlety budou prováděny po SID (standardních odletových tratích) až do průsečíku SID s hranicí vymezeného prostoru povinného dodržování SID
- dodržování předepsaných trajektorií letu bude kontrolováno

d) K připomínce k nadměrnému hluku dle příl. č. 13 je nutno upřesnit, že příl. č. 13 je rozptylová studie a týká se vlivů imisí. Vlivy hluku řeší příl. č. 15.

e) Na základě požadavku zpracovatele posudku bylo zpracováno posouzení synergického působení vlivů hluku letiště Praha / Ruzyně a letiště Vodochody s výsledkem, že rozsah cílové nadlimitní izofony letiště Praha / Ruzyně se nemění – viz vypořádání typické připomínky č. 12..

O. s. Lichoceves – Noutonice

Jako katastrálně příslušné občanské sdružení Lichoceves - Noutonice o.s. zásadně nesouhlasíme s výstavbou paralelní RWYQ6R/241 Letiště Praha Ruzyně a to z důvodu zvýšení potenciální hlukové zátěže pro obyvatele obou katastrů tj. Lichoceves i Noutonice.

Již v současné době jsou oba katastry obcí vystaveny negativním hlukovým emisím z letecké dopravy. Nova paralelní dráha, resp. budoucí zvýšený provoz na letišti Praha Ruzyně by znamenaly další negativní navýšení hlukového emisního zatížení pro místní obyvatele.

V obou katastrech se dle platného územního plánu počítá s výstavbou individuálních domů, bytových domů, zařízeních sociálních služeb apod. Zvýšené hlukové emise z letecké dopravy by měly přímý a to negativní dopad na udržitelný rozvoj obce tj. zejména:

- obecně snížená kvalita života
- snížení poptávky po místním bydlení
- zvýšené investiční výdaje na výstavbu i pohledu minimalizace hluku z letecké dopravy (zejména okna a zvukové izolace stěn)
- znehodnocení relaxačních míst (zahrádky, předzahrádky, parky, dětská hřiště, škola, školka apod.)
- zvýšení psychické zátěže obyvatelstva

Vypořádání:

- 1. Na základě velmi podrobné rozptylové studie, která je součástí dokumentace je dokladováno, že v souvislosti s realizací uvažovaného záměru nedojde k významnější, resp. znatelné změně imisní situace.*
- 2. Na základě zpracované hlukové studie nebude v prostoru uvedených obcí docházet k překročení hlukových limitů.*

O. s. Dejmalka

1. Zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí na dopracování dokumentace (viz č. j. 21550/ENV/08), ani oprávněné připomínky dotčených obyvatel, obcí, městských částí a občanských sdružení k předchozí dokumentaci (dokumentace 2007).
 2. Dokumentace neobsahuje údaj o kapacitě záměru ani jiné informace o konečném rozsahu letiště Praha Ruzyně, a je proto z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. i nadále neposuzovatelná. Provozovatel ruzyňského letiště, společnost Letiště Praha, a.s., v rámci procesu EIA od roku 2005 potřetí zatajil veřejnosti i úřadům, jak velké letiště plánuje vybudovat (oznámení záměru 2005, dokumentace 2007, dokumentace 2009).
 3. Nebyla posouzena únosnost záměru z hlediska jeho vlivu na zdraví současných ani budoucích obyvatel.
 4. Dokumentace nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem.
 5. Dokumentace a ani jiné doklady neobsahují konkrétní závazné omezení nočního provozu.
 6. Nesouhlasím s navrhovaným rozšířením ochranného hlukového pásma na území se stávající obytnou zástavbou, které umožní neomezené překračování hlukových limitů.
 7. Záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací, představuje dopravní stavbu nadmístního významu, která způsobí trvalé překročení zákonných hygienických limitů hluku v území vymezeném jako obytné, bez vyznačení jakýchkoliv negativních vlivů a omezení v platném územním plánu.
 8. I z chybné dokumentace záměru zpracované bez variant na základě neúplných a podhodnocených podkladů (např. nezahrnutí území Lysolají a Sedlce, podhodnocené stavy obyvatel,...) jednoznačně vyplývá, že záměr by způsobil překročení hygienických limitů hluku na územích se stávající obytnou zástavbou.
 9. Dokumentace se vůbec nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, který se bude vlivem leteckého provozu nepochybně dále zhoršovat a letecký hluk tak bude dlouhodobě ohrožovat zdraví obyvatel, žijících v okolí letiště.
 10. Nebyl posouzen vliv hluku na stávající školská zařízení a jeho dopad na jejich provoz. Zvláště zářející je to pro přes 20 000 studentů ČZU.
- Vzhledem k výše uvedenému požaduji vydání nesouhlasného stanoviska k realizaci tohoto záměru.

Vypořádání:

1. Dle posouzení provedeného v rámci posudku zpracovatel dokumentace splnil uvedené požadavky MŽP a další připomínky. Zpracovatel posudku považoval za vhodné doplnit některé informace především k hodnocení zdravotních rizik, k vlivům sekundární prašnosti a ke kumulaci vlivů s uvažovaným letišťem Vodochody. Tyto informace byly doplněny a jsou přílohou posudku.

2. Viz vypořádání typické připomínky č. 1

3. Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 3

4. Dokumentace respektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem a hodnocení zdravotních rizik je zpracováno dle doporučení WHO.

5. Dokumentace v kap. B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru obsahuje omezení nočního provozu ve formě počtu pohybů v noční době (22:00 – 06:00) na 40. Dále v podmínkách návrhu stanoviska příslušného úřadu je uvedena podmínka:

- **rozsah leteckého provozu v noční době bude omezen na 5% celkového počtu pohybů v charakteristickém letovém dni**
- Počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin) je v kap. B.I.2. stanoven na 820, z čehož 5 % představuje 41 pohybů. Obdobné informace jsou obsaženy v garanci GŘ Letiště Praha a.s. a ŘLP ČR, s.p.
- V případě úvahy o zvýšení uváděných kapacit bude muset být záměr podroben novému procesu EIA.

Viz vypořádání typické připomínky č. 1

6. Rozšíření ochranného hlukového pásma na území se stávající obytnou zástavbou neumožní neomezené překračování hlukových limitů, ale zvýšení vlivů hluku na úroveň specifikovanou hlukovou studií a zároveň umožní provedení protihlukových opatření. Pokud by bylo signalizováno zvýšení vlivů hluku nad úroveň specifikovanou hlukovou studií, bude muset být proveden nový proces EIA.

Viz vypořádání typické připomínky č. 2.

7. Viz vypořádání typické připomínky č. 7.

8. Dle dokumentace záměr způsobí překročení hygienických limitů hluku. Proto je také v souladu s legislativou konstatována nutnost vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Viz vypořádání typické připomínky č. 2

9. Dokumentace se nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, protože kapacita pro tento rok je považována za cílový a další zvyšování kapacit se pro potřeby tohoto procesu EIA nepředpokládá. V případě, že by se v budoucnosti uvažovalo další zvýšení kapacity, tak by musel být proveden nový proces EIA.

Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

10. Problematikou vlivu na stávající školská zařízení a jeho dopad na jejich provoz se proces EIA zabývá, a proto byla stanovena následující podmínka návrhu stanoviska příslušného úřadu:

- **realizace protihlukových opatření stávajících staveb pro školní a předškolní výchovu a staveb pro zdravotní účely bude provedena na celém území ochranného hlukového pásma do zprovoznění paralelní dráhy 06R/24L**

Studenti ČZU nebyli zařazeni do hodnocení zdravotních rizik a to z následujícího důvodu (dle vyjádření zhotovitele):

- *Do celkového počtu posuzovaných obyvatel nebylo zahrnuto cca 2 260 studentů, resp. uživatelů kolejí České zemědělské univerzity v Praze 6-Suchbale. Důvodem je skutečnost, že z hlediska hodnocení možných negativních účinků hluku z dopravy se jedná o krátkodobou a přerušovanou expozici hlukem, pro jejíž vyhodnocení nejsou k dispozici odborné podklady.*

Dle názoru zpracovatele oponentního posudku měli být tito studenti zahrnuti do hodnocení rizika hluku u rušení spánku a obtěžování hlukem. K tomu je ovšem třeba upozornit, že podmínka návrhu stanoviska ukládá: dráha RWY 06R/24L bude uzavřena pro noční provoz s výjimkou následujícího případu: RWY 06L/24R je uzavřena pro vzlety a přistání.

Celkově je možno konstatovat, že zde dochází k názorovému rozporu dvou autorizovaných osob. Tento rozpor však nepředstavuje nemožnost provedení posouzení vlivů na životní prostředí.

Viz vypořádání typické připomínky č. 3

O. s. Meluzína

1. Zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí na dopracování dokumentace (viz č. j. 21550/ENV/08), ani oprávněné připomínky dotčených obyvatel, obcí, městských částí a občanských sdružení k předchozí dokumentaci (dokumentace 2007).
2. Dokumentace neobsahuje údaj o kapacitě záměru ani jiné informace o konečném rozsahu letiště Praha Ruzyně, a je proto z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. i nadále neposuzovatelná. Provozovatel ruzyňského letiště, společnost Letiště Praha, a.s., v rámci procesu EIA od roku 2005 potřeby zatajil veřejnosti i úřadům, jak velké letiště plánuje vybudovat (oznámení záměru 2005, dokumentace 2007, dokumentace 2009).
3. Nebyla posouzena únosnost záměru z hlediska jeho vlivu na zdraví současných ani budoucích obyvatel.
4. Dokumentace nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem.
5. Dokumentace a ani jiné doklady neobsahují konkrétní závazné omezení nočního provozu.
6. Nesouhlasím s navrhovaným rozšířením ochranného hlukového pásma na území se stávající obytnou zástavbou, které umožní neomezené překračování hlukových limitů.
7. Záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací, představuje dopravní stavbu nadmístního významu, která způsobí trvalé překročení zákonných hygienických limitů hluku v území vymezeném jako obytné, bez vyznačení jakýchkoliv negativních vlivů a omezení v platném územním plánu.

8. I z chybné dokumentace záměru zpracované bez variant na základě neúplných a podhodnocených podkladů (např. nezahrnutí území Lysolaj a Sedlce, podhodnocené stavy obyvatel,...) jednoznačně vyplývá, že záměr by způsobil překročení hygienických limitů hluku na územích se stávající obytnou zástavbou.

9. Dokumentace se vůbec nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, který se bude vlivem leteckého provozu nepochybně dále zhoršovat a letecký hluk tak bude dlouhodobě ohrožovat zdraví obyvatel, žijících v okolí letiště.

10. Nebyl posouzen vliv hluku na stávající školská zařízení a jeho dopad na jejich provoz. Zvláště závažný je to pro přes 20 000 studentů ČZU.

Vypořádání:

1. Dle posouzení provedeného v rámci posudku zpracovatel dokumentace splnil uvedené požadavky MŽP. Zpracovatel posudku považoval za vhodné doplnit některé informace především k hodnocení zdravotních rizik, k vlivům sekundární prašnosti a ke kumulaci vlivů s uvažovaným letištěm Vodochody. Tyto informace byly doplněny a jsou přílohou posudku.

2. Dokumentace obsahuje údaj o kapacitě záměru k cílovému roku 2020 a k této kapacitě má také celý tento proces EIA platnost. V případě zvýšení kapacity lze předpokládat (dle legislativy) nutnost zpracování nového procesu EIA.

Viz vypořádání typické připomínky č. 1

3. Únosnost záměru z hlediska jeho vlivu na zdraví současných a budoucích obyvatel byla posouzena v rámci posouzení zdravotních rizik, které je přílohou dokumentace a v rámci jeho doplňku a oponentního posudku, které jsou přílohou tohoto posudku.

Viz vypořádání typické připomínky č. 3

4. Dokumentace respektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem a hodnocení zdravotních rizik je zpracováno dle doporučení WHO.

5. Dokumentace v kap. B.1.2. Kapacita (rozsah) záměru obsahuje omezení nočního provozu ve formě počtu pohybů v noční době (22:00 – 06:00) na 40. Dále v podmínkách návrhu stanoviska příslušného úřadu je uvedena podmínka:

- **rozsah leteckého provozu v noční době bude omezen na 5% maximálního počtu pohybů v charakteristickém letovém dni**
- Počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin) je v kap. B.1.2. stanoven na 820, z čehož 5 % představuje 41 pohybů. Obdobné informace jsou obsaženy v garanci GŘ Letiště Praha a.s. a ŘLP ČR, s.p.

Dále je v návrhu stanoviska EIA stanovena podmínka:

Letiště Praha Ruzyně bude nadále provozováno jako plně koordinované a maximální možný počet plánovaných pohybů v jedné konkrétní noční době bude 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci (22:00 – 06:00).

Provozovatel letiště Praha Ruzyně bude nepravidelností, které by mohly ovlivnit noční provoz (např. zpoždění letadel, rozdíl mezi blokovými a runwayovými časy apod.) minimalizovat v průběhu každého letového dne všemi prostředky, které má k dispozici.

- V případě úvahy o zvýšení uváděných kapacit bude muset být záměr podroben novému procesu EIA.

Viz vypořádání typické připomínky č. 1

6. Rozšíření ochranného hlukového pásma na území se stávající obytnou zástavbou neumožní neomezené překračování hlukových limitů, ale zvýšení vlivů hluku na úroveň specifikovanou hlukovou studií a zároveň umožní provedení protihlukových opatření. Pokud by bylo signalizováno zvýšení vlivů hluku nad úroveň specifikovanou hlukovou studií, bude muset být proveden nový proces EIA.

Viz vypořádání typické připomínky č. 2

7. Viz vypořádání typické připomínky č. 7

8. Dle dokumentace záměr způsobí překročení hygienických limitů hluku na územích se stávající obytnou zástavbou. Proto je také v souladu s legislativou konstatována nutnost vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Viz vypořádání typické připomínky č. 2

9. Dokumentace se nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, protože tento rok je považován za cílový a další zvyšování kapacit se pro potřeby tohoto procesu EIA nepředpokládá. V případě, že by se v budoucnosti uvažovalo další zvýšení kapacity, tak by musel být proveden nový proces EIA.

Viz vypořádání typické připomínky č. 1

10. Problematikou vlivu na stávající školská zařízení a jeho dopad na jejich provoz se proces EIA zabývá, a proto byla stanovena následující podmínka návrhu stanoviska příslušného úřadu:

- **realizace protihlukových opatření stávajících staveb pro školní a předškolní výchovu a staveb pro zdravotní účely bude provedena na celém území ochranného hlukového pásma do zprovoznění paralelní dráhy 06R/24L**

Studenti ČZU nebyli zařazeni do hodnocení zdravotních rizik a to z následujícího důvodu (dle zpracovatele hodnocení):

- Do celkového počtu posuzovaných obyvatel nebylo zahrnuto cca 2 260 studentů, resp. uživatelů kolejí České zemědělské univerzity v Praze 6-Suchbátka. Důvodem je skutečnost, že z hlediska hodnocení možných negativních účinků hluku z dopravy se jedná o krátkodobou a přerušovanou expozici hlukem, pro jejíž vyhodnocení nejsou k dispozici odborné podklady.

Dle názoru zpracovatele oponentního posudku měli být tito studenti zahrnuti do hodnocení rizika hluku u rušení spánku a obtěžování hlukem. K tomu je ovšem třeba upozornit, že podmínka návrhu stanoviska ukládá: dráha RWY 06R/24L bude uzavřena pro noční provoz s výjimkou následujícího případu: RWY 06L/24R je uzavřena pro vzlety a přistání.

Celkově je možno konstatovat, že zde dochází k názorovému rozporu dvou autorizovaných osob. Tento rozpor však nepředstavuje nemožnost provedení posouzení vlivů na životní prostředí.

Viz vypořádání typické připomínky č. 3

O. s. Nad Drahaňským údolím

Hana Francová

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 (VUCPR), v platném územním plánu sídelního útvaru hl. města Prahy (UPHLMP) ani v Konceptu nového územního plánu hl. města Prahy (koncept UP) nebylo deklarováno, jak velké ruzyňské letiště Praha a Česká republika potřebuje a území pražské aglomerace „unese“. 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, VUCPR, 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 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 (MŽF) 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 letiště,
- z hlediska hlukové zátěže nebyla maximální únosnost území posuzována vůbec, tedy ani pro rok 2020,
- nebyly stanoveny meze pro růst letiště,
- 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 životní prostředí. Takový přístup odporuje např. § 1 zák. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, kde je uvedeno:

„Tento zákon zpracovává 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.

3) Dokumentace EIA nestanovuje meze pro růst letiště z pohledu vlivu na životní prostředí a zdraví lidí žijících v okolí letiště 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 událostí;
- 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 „vnesení“ 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 oblastí 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 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 umístovaný 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 Chab, Ďáblic (Březiněvsí) 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 Padesátníku), 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 současné 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 trati 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 mění nařízení vlády č. 132/2005 Sb., kterým se stanoví národní seznam evropsky významných lokalit, ve znění nařízen, vlády v 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. m. 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 oblasti 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, již 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 lakových 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 poškozování 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, již 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.

Vypořádání:

K bodu a)

Konstatování, že „Letiště Praha-Ruzyně leží v těsné blízkosti Prahy a dalších měst a obcí, které se dle platných územních plánů budou nadále rozvíjet“ svědčí o tom, že stávající vlivy hluku, které uvnitř stávajícího ochranného hlukového pásma mohou přesahovat obecné hlukové limity a vně tohoto pásma se jim mohou blížit, v tomto prostoru nejsou limitujícím

faktorem pro rozvoj území. Totéž lze pak analogicky odvodit pro případ změny prostoru, ve kterém vlivy hluku působí bez zvýšení hladin akustického tlaku.

K problematice letecké nákladní dopravy lze konstatovat, že není dominantní a dle dokumentace představuje cca 2 % všech pohybů letadel. Viz vypořádání typické připomínky č. 4.

K bodu b)

Umístění jakékoli velké investiční akce do konkrétního území ovlivní její okolí. K tomu došlo již při založení letiště Praha - Ruzyně. Průběžné zlepšování technických parametrů letadel vede ke snižování vlivů na životní prostředí. Zvyšování počtu pohybů vede ke zvyšování vlivů na životní prostředí.

Případný rozvoj po roce 2020 není aktuálním procesem EIA řešen. V aktuálním procesu EIA lze ukládat konkrétní podmínky pro snížení vlivů oznamovateli. Tento proces má platnost pro záměr s kapacitami specifikovanými v dokumentaci a bude platit v případě, že uváděné kapacity nebudou po roce 2020 překročeny. V případě úvah o jakémkoli zvýšení nad deklarované kapacity, bude muset být proveden nový proces EIA. Pro období za více než 10 let lze očekávat nové poznatky a technologie v omezování vlivů letecké dopravy na životní prostředí a je vhodné toto řešit konkrétními podmínkami pro snížení vlivů až pro aktuální období.

Viz vypořádání typické připomínky č. 1

K bodu c)

K obavám z nekontrolovatelného a neomezeného nárůstu leteckého provozu je možno konstatovat, že tento proces EIA má platnost pro záměr s kapacitami specifikovanými v dokumentaci a bude platit v případě, že uváděné kapacity nebudou překročeny. V případě úvah o jakémkoli zvýšení nad deklarované kapacity, bude muset být proveden nový proces EIA.

K tomu je stanovena podmínka v návrhu stanoviska:

Maximální možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni je stanoven následovně:

- počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin)	820
- z toho počet pohybů v denní době (06:00 – 22:00)	780
- počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00)	40

Viz vypořádání typické připomínky č. 1

K bodu d) a e):

Proces projektové EIA nemůže suplovat uvedené územně plánovací dokumenty. Dokumentace EIA jasně stanovuje kapacity letiště, pro které bylo posouzení vlivů na životní prostředí provedeno a tyto kapacity limitují rozvoj uvažovaného záměru pro platnost procesu EIA a tím i následného územního řízení.

K bodu 1)

- nestanovení maximální kapacity a limitů záměru

V dokumentaci je stanovena maximální kapacita (ve formě cílové kapacity), pro kterou bylo provedeno posouzení EIA. Dle závazných metodik výpočtů hluku a imisí je nutno postupovat u stávajících záměrů podle skutečné četnosti pohybů, u výhledových podle inženýrských podkladů v souvislosti s plněním potřeb oznamovatele. Nikoli tedy podle úvah o maximální teoreticky možné kapacitě záměru, která je vždy vyšší než potřeba. Je to dané i technologickými specifiky, kdy kapacitu dráhového systému nelze zvyšovat např. o 10 % výstavbou desetiny dráhy, ale vždy výstavbou min. jedné plnohodnotné dráhy.

Viz vypořádání typické připomínky č. 1

- posouzení vlivů nebylo provedeno variantně pro různé druhy provozu na drahách

Porovnání variant různých druhů provozu na drahách a variant rozšíření dráhového systému budto paralelní dráhou anebo prodloužením stávající RWY 04/22 bylo provedeno v minulosti několikrát a naposledy byly postupně zpracovány tři studie. První z nich byla studie „Optimální poloha VPD 06R/24L letiště Praha –Ruzyně“, druhou byla studie „Budoucnost dráhového systému letiště Praha – Ruzyně“ a nejpodrobnější řešení potom obsahovala studie „Varianty dráhového systému letiště Praha – Ruzyně – porovnání“.

Posouzení v těchto studiích bylo provedeno jak z hlediska provozního, tak i hlukového a jako nejvhodnější vyšla RWY 06R/24L. Vzhledem k tomu, že především provozně tato varianta jako jediná plní požadavky oznamovatele, nebyla do posuzování navržena další varianta.

- nebyla stanovena maximální únosnost území ve vazbě na skutečnou kapacitu letiště

Bylo provedeno posouzení vlivů na životní prostředí ve vztahu k maximální (cílové kapacitě).

- z hlediska hlukové zátěže nebyla maximální únosnost území posuzována vůbec

Bylo provedeno posouzení vlivů hluku ve vztahu k maximální (cílové kapacitě).

- nebyly stanoveny meze pro růst letiště

V procesu EIA se posuzuje záměr tak, jak je navržen oznamovatelem. Meze růstu jsou dané maximálními kapacitami, pro které je posouzení provedeno.

Pro jednoznačné ujasnění této problematiky byla stanovena následující podmínka do návrhu stanoviska příslušného úřadu:

Maximální možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni je stanoven následovně:

- počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin)	820
- z toho počet pohybů v denní době (06:00 – 22:00)	780
- počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00)	40

V případě požadavku na zvýšení deklarovaných maximálních kapacit je nutné provést nový proces EIA. To platí nejen pro tento záměr, ale obecně pro každý záměr podléhající procesu EIA.

- nebyly prověřeny žádné další varianty umístění plánované přistávací a vzletové dráhy, ani varianty přesunu nákladní dopravy a transferové přepravy cestujících na jiné letiště

Porovnání variant rozšíření dráhového systému bylo provedeno v minulosti několikrát a naposledy byly postupně zpracovány tři studie. První z nich byla studie „Optimální poloha VPD 06R/24L letiště Praha –Ruzyně“, druhou byla studie „Budoucnost dráhového systému letiště Praha – Ruzyně“ a nejpodrobnější řešení potom obsahovala studie „Varianty dráhového systému letiště Praha – Ruzyně – porovnání“.

Posouzení v těchto studiích bylo provedeno jak z hlediska provozního, tak i hlukového a jako nejvhodnější vyšla RWY 06R/24L. Vzhledem k tomu, že především provozně tato varianta jako jediná plní požadavky oznamovatele, nebyla do posuzování navržena další varianta.

Problematika přesunu nákladní dopravy a transferové přepravy cestujících na jiné letiště je v dokumentaci dostatečně objasněna. Pro shrnutí lze uvést, že podíl tranzitních cestujících v roce 2007 představoval 0,32 % cestujících, pro rok 2020 se předpokládá 1 %. Podíl pohybů nákladní dopravy se předpokládá do 2 % všech pohybů. Odstranění této části dopravy by z hlediska posuzování vlivů nemělo žádný význam, resp. bylo by mimo rozlišovací možnosti prognózních metod.

Uvedené kumulativní vlivy různých druhů dopravy v dokumentaci vyhodnoceny byly a podrobně byly specifikovány počty obyvatel v Hodnocení zdravotních rizik (příloha dokumentace). Viz vypořádání typické připomínky č. 12.

K bodu 2)

Dokumentace EIA respektuje všechna relevantní ustanovení zák. č. 258/2000 Sb. při hodnocení vlivů na životní prostředí a při návrhu opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

Konstatování, že únosné zatížení životního prostředí nelze vztáhnout k problematice hlukové zátěže je vyjádřením právního názoru zpracovatele a z přísně legislativního hlediska s ním lze souhlasit.

Z obecnějšího pohledu je nutno upřesnit, že zák. č. 258/2000 Sb. v odst.2 §31 stanoví:

„Při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Opatření obecné povahy ke zřízení ochranného hlukového pásma vydá Úřad pro civilní letectví v dohodě s krajskou hygienickou stanicí.“

Z uvedené citace je zřejmé, že překročení hygienických limitů hluku v ochranném hlukovém pásmu v případě posuzovaného záměru je v souladu s uvedeným zák. č. 258/2000 Sb., za předpokladu provedení ochranných opatření, a to alespoň typu individuálních PHO.

K bodu 3)

V procesu EIA se posuzuje záměr tak, jak je navržen oznamovatelem. Meze růstu jsou dané maximálními kapacitami, pro které je posouzení provedeno.

Pro jednoznačné ujasnění této problematiky byla stanovena následující podmínka do návrhu stanoviska příslušného úřadu:

Maximální možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni je stanoven následovně:

- počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin)	820
- z toho počet pohybů v denní době (06:00 – 22:00)	780
- počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00)	40

V případě požadavku na zvýšení deklarovaných maximálních kapacit je nutné provést nový proces EIA. To platí nejen pro tento záměr, ale obecně pro každý záměr podléhající procesu EIA.

V dokumentaci jsou posouzeny vlivy ve vztahu k limitům životního prostředí. Tyto limity jsou dány legislativou a mohou být např. krátkodobé – maximální jednohodinové koncentrace znečištění ovzduší a dlouhodobé – maximální průměrné roční koncentrace znečištění ovzduší nebo hygienické limity hluku. Veškeré tyto limity musí být splněny bez ohledu na délku působení záměru. Vlivy na zdraví jsou pak hodnoceny za předpokladu celoživotní expozice.

Posouzení vlivů je provedeno za předpokladu jejich trvalého působení, tedy nikoli pouze v roce 2020.

Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K bodu 4)

Dokumentace EIA respektuje a uplatňuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem a to jak v návrhu opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí, tak v příloze Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví a jeho doplnění.

K problematice snížení expozice hlukem v noční době je možno konstatovat, že se skutečně předpokládá snížení počtu letů v noci a tím i snížení vlivů hluku oproti stávajícímu stavu i oproti pokračování stávajícího stavu.

K dvojnásobnému zvětšení ochranného pásma lze konstatovat následující:

- OHP musí být dle legislativy vyhlášeno v rozsahu limitní izofony vztahující se k hlukovým limitům. Hlukové limity jsou ovšem stanoveny dva – a to pro den a pro noc. OHP musí tedy zahrnovat obě limitní izofony. Pro navrhované rozšíření je určující průběh výhradně denní limitní izofony a v rozšířeném prostoru může tedy docházet k překročení především denního limitu.
- Tento proces EIA se týká jasně specifikované kapacity – tedy max. 780 pohybů v charakteristickém letovém dni v denní době (06:00 – 22:00) a max. 40 pohybů v charakteristickém letovém dni v noční době (22:00 – 06:00), celkem max. 274,5 tis. pohybů letadel za rok.
- Počet pohybů letadel pro potřeby hodnocení vlivů hluku musí být průměr za půl roku provozu, protože tak je definovaný charakteristický letový den dle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. A dle tohoto nařízení se stanoví hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A z leteckého provozu, který se vztahuje na charakteristický letový den a pro celou denní dobu ekvivalentní hladinou akustického tlaku A $L_{Aeq,16h}$ se rovná 60 dB a pro celou noční dobu ekvivalentní hladinou akustického tlaku A $L_{Aeq,8h}$ se rovná 50 dB.

Jakékoli jiné stanovení počtu pohybů letadel (než legislativou stanovený charakteristický letový den) by nedovolovalo porovnání s legislativními hlukovými limity.

K bodu 5)

Synergické vlivy hluku ze silniční, železniční a letecké dopravy byly v rámci možností procesu EIA posouzeny, dále byly doplněny dle požadavků ministerstva zdravotnictví. Viz vypořádání typické připomínky č. 12.

K bodu 6)

Záměr je vyhodnocen v jedné aktivní variantě, která je navržena oznamovatelem jako jediná plnící požadované provozní podmínky. Toto je v dokumentaci dostatečně dokladováno.

Dokumentace dokládá, že rozdělení provozu mezi stávající křížící se dráhy by nepřineslo plnění požadovaných kapacit.

K bodu 7)

Posouzení vlivu na území evropsky významných lokalit bylo provedeno dle zák. č. 114/1992 Sb.

Viz vypořádání typické připomínky č. 6.

V průmětu OHP se nachází jen část nespojitě vymezené EVL, a to části PP Sedlecké skály a PP Zámky. Předmětem ochrany jsou přírodní stanoviště, nikoli druhy živočichů (včetně prioritních). S podklady ohledně charakteru EVL bylo možno oficiálně nakládat až po nabytí účinnosti NV č. 371/2009 Sb. v listopadu 2009, kdy již byly části doplněné dokumentace, týkající se přírody a krajiny, zkompletovány. Zpracovatel posudku vyžádal aktuální stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody, které je uvedeno v příloze.

K bodu 8)

Viz vypořádání typické připomínky č. 7.

K bodu 9)

Dokumentace EIA se ve všech zákonem předepsaných kapitolách zabývá plněním ekologických limitů. V oblasti vlivů hluku postupuje přesně podle příslušné složkové legislativy, tj. podle zák. č. 258/2000 Sb., kde se v §31 odst.2 stanoví:

„Při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Opatření obecné povahy ke zřízení ochranného hlukového pásma vydá Úřad pro civilní letectví v dohodě s krajskou hygienickou stanicí.“

Z uvedené citace je zřejmé, že překročení hygienických limitů hluku v ochranném hlukovém pásmu v případě posuzovaného záměru je v souladu s uvedeným zák. č. 258/2000 Sb. a lze jej považovat za plnění legislativního limitu, za předpokladu provedení ochranných opatření, a to alespoň typu individuálních PHO.

Ing. Josef Kůrka, Ing. Eva Kůrková

1. Ve zdůvodnění potřeby záměru věta „Každá dopravní infrastruktura musí mít možnost rozšiřování, aby bylo možné zvyšování jejich výkonů v budoucnosti“ byla v hodnocení pominuta. Její obhajobu považujeme za precedentní důvod ke stavbám jakkoli poškozujícím životní prostředí. V tomto bodě dokumentace zcela selhala, neboť bez komentáře ponechala prioritu ekonomického cíle již v základním zdůvodnění záměru, zatímco cílem dokumentace má být posouzení vlivu záměru na životní prostředí, resp. jasné pojmenování případů, které již v záměru jasně deklarují bezohlednost vůči životnímu prostředí. Požadujeme doplnění dokumentace o posouzení výše uvedeného výroku.

2. Dokumentace neobsahuje limity provozu letiště, které by vyjadřovaly nepřekročitelné zatížení životního prostředí (v pojetí zpracovatele i zatížení hlukem). Tyto limity by měly respektovat zákonné požadavky na kvalitu životního prostředí (týká se významně emisí hluku, prachových částic - v současnosti již nad hygienickými limity), které vyjadřují obsah Listiny základních lidských práv a svobod (což např. možnost stanovení OHP zcela popírá):

- Vlastnictví zavazuje. Nesmí být zneužito na újmu práv druhých anebo v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy Jeho výkon nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.
- Každý má právo na příznivé životní prostředí,
- Každý má právo na včasné a úplné informace o stavu životního prostředí a přírodních zdrojů.
- Při výkonu svých práv nikdo nesmí ohrožovat ani poškozovat životní prostředí, přírodní zdroje, druhové bohatství přírody a kulturní památky nad míru stanovenou zákonem.

3. V části dokumentace B. 1.5 se uvádí, že „Zároveň bude vytvořena dostačující kapacita dráhového systému k optimalizaci příletových a odletových postupů, jejímž jediným cílem je snížení hlukové zátěže širšího okolí letiště Praha/Ruzyně.“ Tento výrok je zcela v rozporu s ostatním textem, kde naplněním uváděného cíle je paradoxně Zřízení OHP.

4. Dokumentace jako celek nesplňuje svůj účel - zpracovatel sám na několika místech prohlašuje, že hodnocení je zatíženo nejistotou vstupních podkladů, že potřebné vstupní údaje neměl k dispozici, že např. synergie hluku nemá metodiku hodnocení, nebo že vliv hluku nelze posoudit vůbec.

5. Dokumentace uvádí nepravdivé údaje, např. o shodě na hranicích OHP mezi dotčenými obcemi a letištem.

6. Dokumentace opomíjí přítomnost téměř 25000 lidí na ČZU, kteří by zde přesně pod osou přistávací dráhy byli zatíženi podle uváděných počtů pohybů ve špičkách 78 lety za hodinu.

7. Vyhlášení OHP je v rozporu se stávajícím i navrhovaným územním plánem, který většinu plochy OHP označuje jako obytnou s volnými zastavitelnými plochami. OHP ze zákonných důvodů neumožňuje obytnou zástavbu zejm. z důvodu neřešitelnosti ochrany před hlukem v chráněném venkovním prostoru staveb.

8. OHP je nepřijatelné i z důvodu že omezuje výkon vlastnického práva k nemovitostem na jeho území (Listina zákl. práv a svobod: Vlastnické právo všech vlastníků má stejný zákonný obsah a ochranu) vlivem nadměrného hluku. V důsledku této skutečnosti jsou vlastníci nemovitostí v OHP připraveni o část hodnoty svého majetku.

9. Připojuji se i k níže uvedeným výhradám o s. Občané proti hluku a emisím, které po prozkoumání jejich oprávněnosti беру za své:

Vypořádání:

K bodu 1

Věta „Každá dopravní infrastruktura musí mít možnost rozšiřování, aby bylo možné zvyšování jejich výkonů v budoucnosti“ je součástí povinné kap. B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění. Nijak se nepromítá do posouzení vlivů na životní prostředí. Do posouzení vstupují maximální (cílové) kapacity.

K bodu 2. viz typická připomínka č. 1

K bodu 3. Cílem optimalizace příletových a odletových postupů skutečně je snížení hlukové zátěže širšího okolí letiště Praha/Ruzyně.“ Zřízení OHP je povinností vyplývající z legislativy.

K bodu 4. Každé hodnocení (zejména dosud neexistujících vlivů) je zatíženo určitou mírou nejistoty a zpracovatel dokumentace na to správně upozorňuje.

K bodu 5. Dokumentace uvádí údaje o snaze oznamovatele o shodu na hranicích OHP mezi dotčenými obcemi a letištěm.

K bodu 6. viz typická připomínka č. 2

K bodu 7. Povinnost vyhlášení OHP vyplývá ze zákona.

K bodu 8. Povinnost vyhlášení OHP vyplývá ze zákona. Podobněji uvedenou problematiku řeší příloha č. 28 dokumentace - Studie vlivu vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště Praha/Ruzyně na rozvoj území a cenu nemovitostí. Tato studie uvedené tvrzení nepotvrzuje, samozřejmě kromě specifikovaných objektů, u kterých je navržena změna ve využívání.

K bodu 9. Vyjádření o. s. Občané proti hluku a emisím je vypořádáno v následujícím textu.

O. s. Občané proti hluku a emisím

1. Zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí (MŽP) na dopracování dokumentace (viz č. j. 21550/ENV/08) ze dne 13. 3. 2008, zejména tím, že:

- v dokumentaci není stanovena maximální kapacita a limity záměru, k této kapacitě nebylo provedeno žádné posouzení vlivů,
- posouzení vlivů nebylo provedeno variantně pro různé druhy provozu na drahách,
- nebyla stanovena maximální únosnost území ve vazbě na skutečnou kapacitu letiště,

- z hlediska hlukové zátěže nebyla maximální únosnost území posuzována vůbec, tedy ani pro rok 2020,
- nebyly stanoveny meze pro růst letišť
- nebyly prověřeny a doloženy varianty umístění plánované přistávací a vzletové dráhy a varianty přesunu nákladní dopravy (Cargo) a tranzitní přepravy na jiné letiště,
- nebyly vyhodnoceny kumulativní vlivy různých druhů dopravy,
- nebylo absolutně žádným způsobem provedeno prověření množství obyvatel dotčených nadlimitním hlukem,
- nebyla vypořádána vyjádření k dokumentaci záměru z roku 2008.

2. Nebyly vypořádány a zohledněny připomínky občanských sdružení k dokumentaci z 3. 2. 2008

2.1. Připomínka 1

Posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel k roku 2020 vykazuje zcela zásadní vady. Zejména příloha č. 20 Dokumentace, Posouzení vlivu hluku na veřejně zdraví, je zpracována zcela chybně. Základní vady a nedostatky posouzení vlivu hluku na zdraví uvádíme v příloze 1, která je nedílnou součástí tohoto vyjádření.

2.2. Připomínka 2

V dokumentaci nejsou uvedeny ani posuzovány maximální kapacity stávajícího ani navrhovaného dráhového systému a nebyly zpracovány ani posouzeny žádné varianty provozu dráhového systému. Předložený předpoklad provozu pro variantu bez paralelní dráhy kroku 2014 v příloze 15, část C, předkládaný jako jediný možný a nevyhnutelný, je zcela evidentně účelově zkreslený s cílem odůvodnit výstavbu paralelní dráhy a vystrašit obyvatele v okolí dráhy 13/31 extrémním nárůstem provozu směrem na Prahu. Zcela zjevně není tento způsob provozu bez paralelní dráhy nutný a je provozně nesmyslný.

2.3. Připomínka 3

Limity provozu pro noční ani denní provoz nebyly stanoveny.

Deklarované omezení nočního provozu procentem pohybů z celkového počtu letů je z hlediska ochrany zdraví lidí před nejvíce škodlivým nočním hlukem zcela nedostatečné a není závazné, protože:

- deklarovaných 5% není stanoveno jako závazný a nepřekročitelný limit,
- není stanoven závazný a nepřekročitelný maximální počet letů, ke kterému by se toto procento vztahovalo,
- toto „omezení“ je navíc garantováno pouze v prohlášení představitelů oznamovatele, které je zcela nezávazné a nevynutitelné,

Procentuální omezení nočního provozu je navíc zcela nepřijatelné, protože tímto:

- není jakkoliv omezen počet letů za jednu konkrétní noc,
- není jakkoliv omezen počet nočních letů během jedné hodiny,
- není stanoveno rozložení letů během noci,

navíc, podle současných právních předpisů

- není žádným způsobem omezen noční provoz v zimním období,
- noční provoz v letním období je omezen výhradně hranicí OHP a tuto hranici OHP oznamovatel navrhuje rozšířit do délky i šířky,

Z výše uvedeného vyplývá, že noční provoz nebude ničím omezen, a proto OSPHD požaduje stanovit závazné limity rozvoje letiště a závazný limit nočního provozu s uvedením absolutního možného počtu pohybů za jednu konkrétní noc.

2.4. Připomínka 4 (OHP)

Nebyl splněn požadavek nerozšiřovat ochranné hlukové pásmo na již nyní obydlená území. Zvyšování počtu osob zasažených nadlimitním hlukem je absolutně nepřijatelné.

Vyhlášení OHP je oznamovatelem a zpracovateli prezentováno jako vstřícný krok vůči obyvatelům, ve skutečnosti ale znamená:

- a) zásah do vlastnických práv dotčených osob (majitelé pozemků a staveb) v tomto území
- b) zásah do práva na příznivé životní prostředí a do práva na ochranu zdraví dotčených osob - osoby žijící na tomto území, a to zejména v důsledku zatížení spadem a nadlimitním hlukem z provozu

Na území OHP mezinárodního letiště zejména nemusí být a nejsou dodržovány zákonné hygienické hlukové limity pro venkovní chráněný prostor, tyto limity stanovené z důvodu ochrany zdraví jsou trvale a neomezeně překračovány.

Míra zasažení ústavou zaručených práv dotčených občanů je značná, což znamená bezprecedentní porušení nejzákladnějších lidských práv.

Navrhovaný územní rozsah rozšíření OHP je zcela bezdůvodný, věcně nesprávný a neodpovídající provozu posuzovanému v Dokumentaci.

Zpracovatel navrhuje zásadní rozšíření OHP, a to údajně na stav provozu dráhového systému v roce 2020 s odvoláním na výpočtové modely použité při zpracování návrhu. Reálné nároky provozu uvedené v Dokumentaci na rozsah OHP jsou ale podstatně jiné, než uvádí a navrhuje zpracovatel, což je zřejmé z následujícího srovnání změn skutečného reálného provozu v roce 2006 a navrhovaného provozu v roce 2020, ve směru na Suchdol a ve vztahu k současnému rozsahu OHP. Údaje převzaté z Dokumentace a z podkladů hygienické stanice (2008) jsou uvedeny v následující tabulce:

Směr	Starý Suchdol 06L/24R		Šárecké údolí a Baba 06R/24L	
	den	noc	den	noc
Rok	průměrný počet pohybů za období květen - říjen			
2006	192	20	X	X
2008	203	26	X	X
2020	116	19	254	1

Změna denního provozu 2020 proti dráze 06L/24R v roce 2006	X	X	32%	X
Změna denního provozu 2020 proti dráze 06L/24R v roce 2008	X	X	25%	X
Změna, provozu 2020 na dráze 06L/24R proti roku 2006	-40%	, 5%	X	X
Změna provozu 2,020 na dráze 06L/24R proti roku 2008	-43%	-27%	X	X

Z výše uvedeného je zcela zřejmé, že provoz v posuzovaném roce 2020 neodůvodňuje požadované rozšíření OHP z důvodu nočního hluku.

Postupnou obnovou letadlového parku se sníží hluk o 1 dB, proti nejhoršímu stavu roku 2008 se počet nočních letů snižuje o 27%. V dokumentaci uváděným parametrům provozu musí vyhovovat z hlediska nočního hluku zcela spolehlivě stávající rozsah OHP, protože již nyní vyhovuje většímu nočnímu provozu a prodloužení OHP na stávající zastavěné území s obytnou zástavbou o 2 km až k Vltavě je zcela nedůvodné. Návrh rozšíření OHP tedy neodpovídá posuzovanému stavu provozu v roce 2020.

2.5. Přípomínka 4 (optimalizace provozu)

Optimalizace provozu nebyla provedena, žádné provozní varianty nebyly posuzovány.

2.6. Přípomínka 5

Požadavek na zohlednění konfigurace terénu nebyl akceptován.

2.7. Přípomínka 6

Riziko havárie v obydleném území nebylo posuzováno.

2.8. Přípomínka 8

Ve vztahu k počtu zasažených osob:

- nebyl stanoven celkový počet obyvatel zasažených různými hladinami hluku v okolí letiště
- nebyl stanoven celkový počet obyvatel zasažených nadlimitním hlukem,
- nebylo provedeno srovnání výchozího stavu (rok 2004), ani srovnávacího stavu (rok 2006) se stavem v roce 2020,
- nebyly prověřeny počty osob v území a jejich míra zasažení, údaje o počtech obyvatel k roku 2020 jsou zjevně nesprávné, obytná území Hanspaulka, Baba, Pobaba a Šárecké údolí nejsou do hodnocení vůbec zahrnuta,
- předškolní a školská zařízení byla zcela ignorována,
- ignorován vliv na domácí zvířata,

Synergické vlivy hluku ze silniční, železniční a letecké dopravy a hluku z motorových zkoušek nebyly posuzovány.

Ve vztahu k hodnocení vlivů na veřejné zdraví:

Příloha č. 20 Dokumentace, Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, je zpracována zcela chybně. Základní vady a nedostatky posouzení vlivu hluku na zdraví uvádíme v příloze 1, která je nedílnou součástí tohoto vyjádření.

3. Nesplnění požadavků zákona č. 100/2001 Sb.

a) náležitosti Dokumentace

Předložená dokumentace neobsahuje náležitosti striktně vymezené zákonem č. 100/2001 Sb. ve znění platném k datu oznámení záměru. Na tuto skutečnost bylo již MŽP upozorněno - viz kopie dopisu v příloze č.1. Dokumentace neobsahuje náležitost dokumentace dle § 8 odst. 1.a části B čl. I. odst. 2 přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., a to kapacitu (rozsah) záměru.

b) nesprávný způsob posuzování

Zákon požaduje posouzení vlivů záměru na životní prostředí v průběhu přípravy, výstavby, provozu a ukončení záměru (§ 5). Předložený záměr jednoznačně nepředpokládá ukončení a je prokazatelně dlouhodobý. V tomto případě nebylo vůbec provedeno posouzení provozu ani posouzení po etapách. Dokumentace posuzuje vliv provozu pouze 6 let od uvedení nové dráhy do provozu, což je naprosto nepřijatelný postup. Posuzovat vliv provozu dlouhodobého záměru se životností 50 a více let pouze k tomuto datu, je absurdní a zcela v rozporu se zákonem.

c) Uveden nesprávný výchozí stav

Zpracovatel protiprávně zaměnil výchozí a srovnávací stav, v dokumentaci není uveden správný výchozí stav, viz str.2, bod 4 přílohy 1 tohoto vyjádření.

4. Nesoulad s územně plánovací dokumentací

Předkládaný záměr není dán do 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.

5. Není posouzen vliv na EVL - NATURA „Kaňon Vltavy u Sedlce“

6. Nepřípustné ohrožení zdraví

I z chybné dokumentace záměru zpracované bez variant na základě neúplných a podhodnocených podkladů (např. nezahrnutí území Lysolaj, Sedlce, Šáreckého údolí, Hanspaulky, Baby, Pobaby, části Bubenče a Vokovic, podhodnocené stavy obyvatel, ...) jednoznačně vyplývá, že záměr by způsobil překročení hygienických limitů hluku na územích se stávající hustou, obytnou zástavbou čím by došlo jednoznačně k ohrožení zdraví obyvatel.

7. Dokumentace se vůbec nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, který se bude vlivem leteckého provozu nepochybně dále zhoršovat a letecký hluk tak bude dlouhodobě ohrožovat zdraví obyvatel, žijících v okolí letiště.

8. Dokumentace nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem, a to zejména ve vztahu k regulaci nočního provozu (blíže příloha 1 tohoto vyjádření)

9. Dokumentace nebyla zveřejněna v souladu se zákonem

Na www.cenia.cz/eia nebyly zveřejněny textové části příloh dokumentace.

Dokonce ani na CD rozesílaném na dotčené úřady, obce a městské části není část přílohy č. 15 - dopis Ministerstva zdravotnictví ze dne č. j. 49902/2009-OVZ-32.3. -19.10.09

Na www.cenia.cz/eia byla zveřejněna Příloha č. 2 Mapa k seznamu dotčených obcí. Tato mapa zobrazuje navrhovaný stav OHP z roku 2007, který neodpovídá návrhu OHP předkládaného oznamovatelem a zpracovatelem v dokumentaci z prosince 2009.

Shrnutí

- Zpracovatel v průběhu celého procesu EIA neodstranil nedostatky a vady dokumentace, na něž by upozorňován,
- Nebyl schopen prokázat únosnost záměru pro životní prostředí a zdraví obyvatel,

Vypořádání:

K bodu:

1. Viz vypořádání typických připomínek č. 1, 2, 4, 12. Příloha č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. (obsah dokumentace) neobsahuje kapitolu „vypořádání vyjádření k původní dokumentaci“, která není povinná.

2.1. Viz vypořádání typických připomínek č. 3.

2.2. Viz vypořádání typických připomínek č. 1 a 4.

2.3. Viz vypořádání typických připomínek č. 1.

2.4. Viz vypořádání typických připomínek č. 2.

2.5. Viz vypořádání typických připomínek č. 4.

2.6. Požadavek na zohlednění konfigurace terénu byl vysvětlen v jednotlivých studiích.

2.7. V rámci dokumentace bylo provedeno podrobné Hodnocení možného ohrožení skládky Ďáblice leteckým provozem letiště Praha Ruzyně, ze kterého je možno usuzovat na přijatelnou míru rizika.

2.8. Viz vypořádání typických připomínek č. 12 a 3.

3.a) a 3b) Viz vypořádání typických připomínek č. 1.

3.c) Dle §5 odst. 2 zák. č. 100/2001 Sb. vychází proces EIA ze stavu životního prostředí v dotčeném území v době oznámení záměru – tj. v roce 2004 – definováno v Oznámení EIA. Příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. požaduje provést charakteristiku současného stavu životního prostředí a to je také v dokumentaci provedeno.

4. Viz vypořádání typických připomínek č. 7.

5. V průmětu OHP se nachází jen část nespojitě vymezené EVL, a to části PP Sedlecké skály a PP Zámky. Předmětem ochrany jsou přírodní stanoviště, nikoli druhy živočichů (včetně prioritních). S podklady ohledně charakteru EVL bylo možno oficiálně nakládat až po nabytí účinnosti NV č. 371/2009 Sb. v listopadu 2009, kdy již byly části doplněné

dokumentace, týkající se přírody a krajiny, zkompleťovány. Zpracovatel posudku vyžádal aktuální stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody, které je uvedeno v příloze.

Viz vypořádání typických připomínek č. 6.

6. Viz vypořádání typických připomínek č. 3.

7. Viz vypořádání typických připomínek č. 1.

8. Viz vypořádání typických připomínek č. 3.

9. Příslušný úřad je povinen dle §8 odst. 2 zák. č. 100/2001 Sb. zveřejnit alespoň textovou část dokumentace. Uvedená mapa sloužila pro stanovení obcí dotčených hlukem z leteckého provozu, kterým by mělo MŽP rozeslat dokumentaci a posudek v listinné či elektronické podobě, případně obojí, nikoli jako součást textové části dokumentace.

O. s. Občané proti hluku a emisím

Ing. Václav Vík

Doc. Ing. Pavel Beneš. CSc.

Příloha 1

Požadavek Ministerstva životního prostředí na dopracování dokumentace uvedený v rozhodnutí č. j. 21550/ENV/08 takto:

Stanovit maximální únosnost území (se zřetelem na specifiku pražského prostředí značně zasaženého negativními vlivy dopravy, omezenou kapacitu komunikační sítě HI. m. Prahy, vysokou koncentrací obyvatel žijících již nyní v negativně zatíženém životním prostředí a další významné charakteristiky území) ve vazbě na kapacitu letiště a s ohledem na ostatní funkce v území a na jejím základě stanovit meze pro růst letiště, stanovit a vyhodnotit maximálně možný rozvoj letiště, včetně časového předpokladu, nebyl splněn ve vztahu k únosné zátěži území z hlediska zdraví obyvatel.

RNDr. Tomáš Bajer, CSc. tedy nepřipouští, že by letecký hluk při překročení hlukových limitů mohl poškozovat životní prostředí a tvrdí, že není nutné posuzovat jeho únosnost dle zákona 17/1992 Sb. Předpokládá a tvrdí, že provozovatel letiště je tedy oprávněn vytvářet jakýkoliv neomezený hluk bez nutnosti zkoumat únosnost a že se prokazatelné překračování hygienických limitů „vyřeší“ z hlediska životního prostředí i zdraví rozšířením ochranného hlukového pásma (dále jen OHP), kde prostě hygienické limity nebudou platit.

Ing. Dana Potužníková (dále jen zpracovatel), autorizovaná osoba dle zák. 258/2000 Sb. k hodnocení zdravotních rizik expozice hluku, si únosnost území z hlediska ochrany zdraví představuje takto:

Cílem této expertízy je tedy zhodnotit míru únosnosti území pro předpovídaný (odhadovaný, predikovaný) nárůst obyvatelstva v dotčených, exponovaných lokalitách, tzn., že převažující váha změny v území bude spočívat nikoliv v akustické zátěži území, resp. stávajícího počtu lidí exponovaných vlivem nové RWY a s tím související změny provozování dráhového

systemu a provozu leteckého provozu, ale v poměrně značném nárůstu exponovaného obyvatelstva.

Zpracovatel již předem deklaruje, že neposuzuje akustickou zátěž z hlediska únosnosti pro zdraví obyvatel, ale tvrdí, že únosnost záměru bude záviset na počtu osob, které se do území přistěhují nebo se zde narodí. Cílem tedy pro zpracovatele překvapivě není posoudit škodlivost hluku na zdraví současných i budoucích obyvatel, ale dokázat, že únosnost nezávisí na změně hlukové zátěže, ale zejména v nárůstu osob v OHP.

Přístup obou zpracovatelů k dokumentaci ukazuje na značnou míru cynismu a přezíravosti k ochraně zdraví obyvatel a evidentně pokřivené vnímání lidských hodnot i smyslu zákona 100/2001 Sb. Již tento přístup zpracovatelů k ochraně zdraví obyvatel a uvedená tvrzení by měly být zcela a naprosto dostatečné důvody pro vrácení dokumentace EIA jako celku.

Problém tedy dle zpracovatele není ve zdvojnásobení kapacity letiště, neomezeném růstu hluku a zasažení nových území hlukem, ale v případném zvyšování počtu obyvatel v OHP.

Stanovisko nebo názor zpracovatele, zda záměr ohrozí nebo neohrozí zdraví obyvatel není uveden, stejně tak chybí informace, zda je záměr z hlediska zdraví přijatelný, nepřijatelný nebo přijatelný za nějakých podmínek. Z Posouzení naprosto nevyplývá, jaký počet osob zasažených hypertenzí, myokardem, rušením spánku či obtěžováním je pro zpracovatele po realizaci záměru přijatelný, přestože k těmto jevům i podle zpracovatele dojde, ani kde jsou limity záměru, jehož negativní vlivy na zdraví budou trvale stoupat. Posouzení jako součást dokumentace, která má být jedním z podkladů pro územní řízení i pro správní řízení o vymezení OHP, je zcela vadné a nepoužitelné.

Je zřejmé, že i přes chyby v hodnocení vlivu na zdraví a záměrnou absenci celkového hodnocení vlivu na zdraví z Posouzení vyplývá, že záměr ohrožuje zdraví obyvatel, zvyšuje počet osob zasažených hlukem, překračuje hygienické limity hluku. Ani toto zcela účelové a vadné Posouzení nemůže zakrýt fakt, že lokalita v obydlených územích metropole je nevhodná pro rozšiřování provozu.

Konkrétní chyby, vady a nedostatky v Posouzení

1. Ve výčtu hodnocených lokalit prokazatelně chybí území MČ Lysolaje a část MČ Praha 6 - Sedlec, která rovněž leží v navrhovaném OHP a která by byla zasažena leteckým hlukem. Bezpochyby však budou zasaženy i další lokality MČ Praha 6 jako je Šárecké údolí, Vokovice, sídliště Červený vrch, část rezidenční čtvrti Hanspaulka i Baba, ale nepochybně i pražská ZOO. Tímto způsobem jsou zkresleny - sníženy veškeré počty osob zasažených hlukem uváděné v Posouzení. Výběr území je zcela účelový, nesprávný a nekompletní a neposkytuje informaci o celkovém dopadu záměru na obyvatele.

2. Zpracovatel neprovedl synergii negativních vlivů z jednotlivých zdrojů hluku s odůvodněním, že v legislativě ČR neexistují limity pro synergické působení hluků a že nebylo možno z ČSÚ získat údaje o obyvatelích. Dlouhý výklad zpracovatele o nejistotách a nedostatečných podkladech, nemožnosti vytvořit matematický model (shodou okolností byl v roce 2009 vytvořen obdobný synergický model pro potřeby konceptu územního plánu) je pouze snaha o alibistické odůvodnění skutečnosti, že se vůbec nepokusil najít nejvíce kritická místa z hlediska zdraví obyvatel. Nebylo tedy identifikováno území ani počet obyvatel, kteří mohou být současně zasaženi více druhy i nadlimitního hluku. Tato území i obyvatelé přitom zcela jednoznačně a prokazatelně existují v obcích a městských částech v

okolí letiště plošně zasaženého dlouhodobým a neodstranitelným hlukem z letecké dopravy. U těchto osob s kumulací dvou nebo více nadlimitních hluků bude riziko všech onemocnění pravděpodobně větší, ale situaci těchto obyvatel zpracovatel vůbec neřeší a neposuzuje.

Zpracovatel se tak evidentně účelově vyhnul konstatování, že by záměr zvýšil hluk v území zatíženém hlukem z jiné dopravy a že mnohá další místa budou pro trvalé bydlení nevhodná právě z důvodu kumulace více negativních vlivů.

3. Zpracovatel na str. 8 uvádí veřejnost i úřady v omyl tvrzením o tom, že byly vyhodnocovány nějaké varianty. Nejedná se o žádné varianty umístění dráhy nebo řešení následného provozu, ale pouze o stav bez paralelní dráhy v roce 2006 a stav s paralelní dráhou v roce 2020. Žádné varianty výstavby dráhy ani varianty provozu na novém dráhovém systému nebyly z hlediska zdraví v Posouzení vyhodnocovány. Pokud by se zpracovatel seznámil s politikou územního rozvoje a s platnou územně plánovací dokumentací - zásadami územního rozvoje a územním plánem včetně posouzení SEA v těchto dokumentech, zjistil by, že ani v těchto dokumentech varianty provozu letiště v Ruzyni nebyly řešeny.

4. Zpracovatel na str. 8 dále uvádí veřejnost i úřady v omyl informací, že stav životního prostředí v roce 2006 je výchozí stav záměru, což je zcela nepravdivé. Výchozí stav je zcela jednoznačně definován zák. 100/2001 Sb., jedná se o stav v době oznámení záměru, tedy v tomto případě o stav k roku 2004. Stav k roku 2004 jako výchozí stav byl uveden v oznámení záměru i ve zjišťovacím řízení a v jeho závěrech, byl jasně definován a popsán i v dokumentaci předložené k projednání v roce 2007. Stav k roku 2006 je pouze stavem srovnávacím. V aktuální dokumentaci i v Posouzení však výchozí stav zcela chybí.

5. Zpracovatel pracuje s nesprávnými údaji o počtu osob

a) Ohledně odhadu počtu obyvatel ve vybraných obcích a MČ v okolí letiště zpracovatel odkazuje na údaje v tab. Č. 17 přílohy č. 28 dokumentace, která byla zpracována odbornou firmou. Údaje uvedené v Posouzení však neodpovídají údajům v žádné tabulce v příloze č. 28 a jsou např. pro MČ Suchdol nižší, než uvádí odborná firma.

b) Počet obyvatel předpokládaný odbornou firmou pro rok 2020 např. pro oblast Suchdola (6695 obyvatel), tedy pro oblast s největším počtem obyvatel zasažených hlukem, je prokazatelně extrémně podhodnocený a bude dosažen již v průběhu roku 2011, jak vyplývá z následující tabulky (podklad MČ Praha - Suchdol):

data k 30.9.	počet obyvatel	meziroční nárůst	
		obyvatelé	procenta
2009	6 311	221	3,6%
2008	6 090	182a	3,1%
2007	5 908	175	3,1%
2006	5 733	X	X

Na problém s neodpovídajícími údaji o obyvatelích bylo upozorněno již v rámci připomínek k dokumentaci v roce 2008.

c) Nesprávný předpoklad rozvoje území

Zpracovatel předpokládá umístění celého nárůstu obyvatel do stávajícího obytného území, dle sdělení zpracovatele v zájmu bezpečnosti. Rozvojové plochy bydlení v okolí dotčených MČ jsou však i směrem k letišti (z druhé strany je často zeleň a chráněná území), výstavbu v těchto územích směrem k letišti předpokládá i koncept ÚP Prahy. Tvrzení o tom, že umístění celého nárůstu obyvatel do stávajícího obydleného území je na straně bezpečnosti výpočtů negativních vlivů, je nesprávné.

Zpracovatel, aniž by se obrátil na dotčené MČ a obce, uvádí ničím nepodložená a vymyšlená čísla o počtech osob. Posouzení prokazatelně pracuje s nesprávnými údaji o počtu osob.

6. Na str. 8 uvádí zpracovatel pojem „Stav v roce 2020, tj. cílový po realizaci paralelní RWY 06R/24L při dosažení cílové kapacity“.

Zpracovatel manipuluje s pojmy cílový stav a cílová kapacita a vytváří dojem, že někde v dokumentaci záměru nebo v územně plánovací dokumentaci je stanovena cílová nebo maximální kapacita v souladu s připomínkami i požadavkem MŽP a že tato bude dosažena v roce 2020. Tak tomu ale v žádném případě není. Jedná se pouze o účelovou manipulaci zpracovatele s cílem propojit pojmy cílový stav a cílová kapacita se stavem provozu v roce 2020, aby nemusel hodnotit další nárůst provozu po roce 2020.

Jedná se o pokračování snahy všech zpracovatelů dokumentace i příloh vyhnout se za každou cenu uvedení maximální kapacity záměru.

RNDr. Tomáš Bajer, CSc. v kapitole B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru na str. 22 textu dokumentace, pouze uvedl, že oznamovatel stanovil „cílové kapacity záměru pro předpokládaný rok 2020“ a uvádí údaje o provozu k tomuto roku. V dalším textu se již účelově tento nazývá „cílovou kapacitou“. I z textu dokumentace na straně 22 je však zřejmé, že se nejedná o cílovou kapacitu záměru a už vůbec ne o maximální kapacitu záměru rozšíření letiště. Jedná se výhradně o určitý stav rozvoje letiště k roku 2020, který provozovatele k ničemu nezavazuje a naprosto nic nevypovídá o stavu provozu a souvisejícím hluku po roce 2020. Žádná informace o tom, že se u tohoto záměru jedná o stav z hlediska provozu a hluku limitní nebo nepřekročitelný, v dokumentaci není. Kapacita (rozsah) záměru tedy v dokumentaci zcela chybí.

Za zásadní pochybení Posouzení je nutno považovat:

- zpracovatel zcela opomíjí dlouhodobý trvalý charakter záměru a nehodnotí, ani neupozorňuje na zvyšující se ohrožení zdraví po roce 2020 v důsledku stále rostoucího provozu,
- zpracovatel navíc vytvořil dojem, že posuzuje maximální kapacitu záměru - v nejlepším případě neví, co vlastně posuzuje a jedná se minimálně o nedbalost.

Je nutné konstatovat, že nebyl posouzen vliv dlouhodobého záměru na zdraví obyvatel dle požadavku zák. 100/2001 Sb.

7. Noční provoz v roce 2020

Zpracovatel uvádí: Navrhovaná provozní opatření ke snížení hluku omezují rozsahu provozu v noční době na nejvýše 5% z celkového počtu pohybů.

Vzhledem k tomu, že

- platná legislativa omezuje noční provoz pouze nepřekročením hluku za hranicí OHP a provozovatel navrhuje zásadní rozšíření OHP kvůli nočnímu hluku,
- není uvedena maximální kapacita jako neměnný parametr (viz ad 6 a slovní hra s cílovou kapacitou), není tedy ani zřejmý počet nočních letů např. v roce 2021, který bude záviset na aktuálním rozsahu provozu omezeném pouze maximální kapacitou letiště,
- provozovatel nemá toto proklamované omezení nikde závazně uvedeno, dokonce i v nezávazném akčním plánuje tento požadavek označen pouze jako žádoucí,
- nezávaznost a předpokládané nedodržování tohoto údajného omezení nočního provozu je zřejmé i z navrhovaných podmínek platnosti OHP v příloze 16, kde je uvedeno, že OHP by pozbylo platnosti při pravidelném nočním leteckém provozu nad kvótu, vypočtenou z aktualizovaných dat (po vyhodnocení dopadů),
- garance GŘ jsou pseudogarancemi, neznamenají žádný v budoucnosti vynutitelný závazek omezení nočního provozu. Letiště Ruzyně se dlouhodobě a zcela systematicky brání jakémukoliv právně vynutitelnému omezení provozu počínaje akčními plány, přes PUR, ZUR, ÚP včetně jednání s obcemi a MČ,
- závazek na 5% letů je navíc v garanci omezen na rok dosažení „cílové kapacity“ tedy na rok 2020, na roky předtím ani potom se tato garance GŘ nevztahuje,
- často zpracovatelem uváděných 40 letů za noc opět není nikde závazně stanoveno a navíc se jedná o průměrný počet letů v noci od května do října - absolutně nic neomezuje počet letů za jednu konkrétní noc nemluvě o rozložení letů během noci,

Ize konstatovat, že noční provoz před rokem 2020 ani po roce 2020 není v podstatě nikým a ničím omezen a zpracovatel tuto skutečnost naprosto pomíjí. Zpracovatel zcela ignoruje a do svých závěrů nebo doporučení nepromítá ani jím uváděná doporučení WHO o počtu nočních letů.

8. Bez výhrad, připomínek a bez požadavku na předložení jiných variant akceptuje zpracovatel návrh opatření na snížení hluku - viz příloha 15 a příloha garancí GŘ. Z těchto opatření přitom zcela jednoznačně vyplývá, že více než 90% leteckého provozu v ČR (dle zpracovatele) má být při existenci tří drah (!) trvale a dlouhodobě zkoncentrováno s výjimkou mimořádných situací, tedy prakticky 365 dnů v roce a navěky, do úzkého pruhu území v okolí hlavního města takto:

- všechna denní přistání na jedné dráze přes Suchdol, Lysolaje, Nebušice,
- všechny denní starty na jedné dráze směr Jeneč, Unhošť
- všechny neomezené noční starty a přistání na staré dráze
- v obydleném území se budou striktně dodržovat trajektorie

Tato opatření a podobné úvahy by měly smysl v případě, že by se jednalo o neobydlené území se stavební uzávěrou nebo pokud by došlo k vystěhování obyvatel z tohoto území. V našem případě se jedná o obydlené území již od cca 13. století a podobná opatření nepochybně poškodí zdraví obyvatel pod letovými tratěmi. Paradoxní je, že téměř jakýkoliv jiný způsob provozu by měl být ke zdraví obyvatel šetrnější než to, co je navrženo.

Opravdu zpracovatele nenapadlo, že při existenci tří drah je koncentrace provozu v obydleném území to nejhorší možné řešení? Že rozložení hlukové zátěže při rozumném omezení provozu by zajistilo přijatelné prostředí i spánek celému okolí?

Bezvýhradné akceptování navrženého provozu zpracovatelem potvrzuje neodbornost nebo zjevnou nedbalost autorizovaného zpracovatele.

9. Ignorování doporučení WHO

Zpracovatel sice konstatuje s odkazy na odborné podklady, že:

- roste rušení spánku s maximální hladinou akustického tlaku A (dále jen „ L_{Amax} “), resp. při nízké ekvivalentní hladině akustického tlaku ($L_{Aeq T}$) ovlivňuje negativně spánek, už malý počet hlukových události s vyšší hladinou akustického tlaku,
- je třeba v případě, leteckého hluku, hodnotit i L_{Amax} nebo hladinu hlukové expozice (dále jen „SEL“) nejhluchnější hlukové události a zároveň počet těchto událostí,
- pravděpodobnost probuzení osob roste s počtem hlukových událostí, přičemž největší pravděpodobnost probuzení je při intervalu 40 minut,
- podle aktualizovaného doporučení WHO L_{noc} tj. hladina v noční době, neměla v okolí staveb, přesáhnout 42 dB,
- hladina $L_{noc} = 40$ dB je pak uváděna jako prahová hodnota pro užívání prášků na spaní a sedativ, v interiérech budov by hodnoty L_{Amax} neměly přesáhnout hodnoty 42 dB, protože od této hodnoty narůstá počet vědomých probuzení [16]. 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,
- nejvyšší stupeň rušivosti mají zřejmě hlukové události situované až ve druhé třetině noci,
- za účinné opatření ke snížení expozice v noční době s pozitivním efektem na lepší usínání obyvatel v oblasti zasažené hlukem z letecké dopravy se proto považuje utlumení leteckého provozu během noci, a pokud je provoz nezbytný, směřovat jej do první části noci,
- v hlučných lokalitách nedochází k adaptaci (přizpůsobení se) obyvatel na rušení spánku ani po víceleté expozici,
- WHO doporučuje použít cílovou hladinu $L_{noc} = 40$ dB při hodnocení zdravotních rizik u nových projektů např. dálnic, železnic, letišť nebo plánování.

ale nic z výše uvedeného v rámci svého hodnocení neuplatňuje ani nepožaduje, což je alarmující a nepochopitelné.

Zpracovatel se snaží tento nesoulad s názory WHO zcela alibisticky a nesmyslně obejít tvrzením, že:

„V případě nové RWY na Letišti Praha Ruzyně se však nejedná o „vnesení“ 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“.

K této nehoráznosti je třeba uvést:

- záměr nerozšiřuje stávající provoz letiště na současném dráhovém systému, ale buduje zcela novou dráhu se zcela novým dráhovým systémem, režimem provozu, zaměřením letiště, ochranným pásmem. Po zprovoznění nové dráhy by vzniklo letiště s kapacitou drah 400 000 a více letů za rok. V případě pochybností o uvedeném odhadu kapacity letiště se dvěma paralelními drahami lze odkázat na letiště Gatwick (1 dráha kratší než v Ruzyni) či La Guardia (2 dráhy 4/22,13/31),
- záměr zcela jednoznačně a prokazatelně vnáší hluk do území nyní leteckým hlukem nezasazených,
- nezbytnost nočního provozu nebyla dokladována, navíc noční hluk lze snížit bez potřeby výstavby nové dráhy optimalizací a zejména respektováním omezení provozu v platných územních rozhodnutích,
- snížení noční hlukové expozice obyvatel po stavbě nové dráhy není jakkoliv závazně zajištěno, počet letů v noci není závazně omezen (viz výše),
- zpracovatelé i provozovatel tvrdí, že nová dráha umožní snížit hluk v noci, ale navrhuje se rozšíření ochranného pásma z důvodu nočního hluku!? (viz dále).

Pro zpracovatele není několik tisíc obyvatel nově zasažených hlukem vnášením nového hluku do území, zcela nesprávně hodnotí situaci po výstavbě dráhy a připouští ohrožení zdraví obyvatel nad rámec doporučení WHO.

10. Nevysvětlitelný nárůst hluku a záhadný požadavek na rozšíření OHP z důvodu nočního provozu.

Například v oblasti Suchdola je konstatován zvýšený počet obyvatel zasažených vyšší hladinou nočního hluku v roce 2020 proti stavu v roce 2006. Tento údaj je naprosto nesmyslný, protože:

- počet letadel v noci by měl poklesnout proti stavu z roku 2006 z celkem 46 letů na letišti na předpokládaných 40 letů v noci, konkrétně na dráze 24R/06L ze 40 letů na 38 letů
- byly zpřísněny požadavky na letadla, která mohou přistávat a předpokládají se tišší letadla, počet obyvatel na Suchdole by dle předpokladu zpracovatele sice vzrostl o 17 %, tyto obyvatele ale zahrnul zpracovatel do současného obydleného území „počet nových obyvatel (vyšší předpokládaný počet obyvatel) byl umístěn do - lokalit stávající zástavby, kde byl přerozdělen do hlukových pásem“

Noční hluk by tedy měl dle všech fyzikálních zákonů i elementární logiky poklesnout a i při zvýšeném počtu obyvatel alokovaných na stejném území by v žádném případě nemělo dojít k zasažení obyvatel vyššími hladinami nočního hluku oproti současnému stavu. Obydlené území Suchdola bylo a je mimo stávající OHP a podle všech současných tvrzení provozovatele i hygienické stanice nedochází i při podstatně zvýšeném nočním provozu v letech 2007 a 2008 k překračování hygienických limitů. Je tedy nemožné, aby zde byly osoby vysoce rušeny nočním hlukem.

Zpracovatel ale konstatuje (viz tab. str. 87), že počet všech rušených osob i silně rušených osob v noci se k roku 2020 zdvojnásobí, přestože se počet obyvatel navýší pouze o 17% a

navíc je zde předpokládán nárůst osob zasažených vyššími hladinami hluku. Tento údaj je potvrzen i v tab. na str. 37 i v textu na str. 46.

Z výše uvedeného vyplývá, že návrh provozovatele na rozšíření a prodloužení stávajícího ochranného pásma o 2 km až k Vltavě právě z důvodu nočního hluku je zcela nedůvodný, nelogický a nesmyslný. OHP, které vyhovuje pro současných celkových 56 - 58 nočních letů najednou nevyhovuje pro 40 nočních letů, navíc od údajně tišších letadel než v roce 2006. Generální ředitel poskytuje garance za opatření na snížení nočního hluku a výsledkem dokumentace je požadavek na rozšíření OHP z důvodu nočního provozu?!

Vysvětlení těchto absurdit není asi mnoho:

- generální ředitel si není zcela jist omezením nočního provozu a hlavně jeho dodržením,
- letiště nehodlá dodržet omezení nočních letů a OHP je projektováno na zcela vyšší kapacitu nočního provozu,
- letiště nehodlá dodržet navržený provozní režim dráhového systému a bude dráhy ve dne střídat a zvyšovat počty letů,
- zpracovatelé dokumentace nerozumí hlukové problematice (téměř vyloučeno),
- dokumentace je vadná a vykazuje nevěrohodné údaje.

Rozšiřování OHP z důvodu nočního provozu je zcela neakceptovatelný návrh pro obce, obyvatele a snad i hygieniky a noční provoz nelze zvyšovat za účelem zisku provozovatele na úkor zdraví obyvatel. Je neakceptovatelné, že zpracovatel bez problémů připouští rozšiřování OHP z důvodu nočního hluku.

11. Zpracovatel bez ověření prezentuje zcela nepravdivé informace a vychází z nich při hodnocení:

„V rámci dosažení shody ve vedení hranice nového ochranného hlukového pásma (dále jen „OHP“) se všemi dotčenými obcemi a městskými částmi hl.m. Prahy respektovalo letiště Praha, a.s. požadavky vyplývající z platných územních plánů dotčených subjektů a usnesení jednotlivých zastupitelstev, z čehož vyplývá, že území OHP v katastrálních územích dotčených subjektů bude ve většině lokalit větší než území vytyčené limitní izofonou.“

Toto tvrzení je zcela nepravdivé, uvádí v omyl dotčené úřady i veřejnost. Obce a MČ nově zasažené hlukem i zřizováním OHP, tedy Lysolaje, Suchdol, Nebušice, Hostivice jednoznačně odmítly rozšiřování OHP na svá obydlená území. K žádné dohodě s těmito obcemi a MC nově zasaženým hlukem nedošlo.

Zpracovatel dále naprosto opomíjí vztah hranice OHP a rozsahu (zejména nočního) provozu v daném území - čím větší OHP, tím je dle legislativy možný větší noční i denní provoz.

12. Nesprávné a nedostatečné vyhodnocení obtěžování hlukem

str.32 ...kvůli možnosti porovnat stav výchozí (rok 2006) a cílový (rok 2020) musel zpracovatel použít srovnatelné vstupní údaje. tj. uvažuje hodnoty L_{dvn} až od hladiny 50 dB. Důvodem je skutečnost, že v podkladech pro rok 2006 nebyly údaje týkající se počtu obyvatel exponovaných hladinami pod 50 dB pro zpracovatele k dispozici.

Zpracovatel nezahrnul do hodnocení osoby obtěžované hlukem do hladiny L_{dvn} 50 dB, se zdůvodněním, že neměl podklady. Toto vysvětlení nelze přijmout, protože:

- údaje o počtu osob v území v roce 2006 mají zpracovatelé k dispozici, využili jich např. při hodnocení rušení spánku pomocí L_n a případně je bylo možno dopočítat,
- údaje nejsou zjišťovány měřeními a sčítáním obyvatel na místě, ale početními postupy na základě výpočtových modelů a hlukových pásem,
- zpracovatelé měli k dispozici cca 2 roky od vrácení dokumentace resp. 5 let od roku 2005, aby si tyto údaje dopočítali,
- v průběhu posledních let zpracovatelé zpracovali např. ukazatele L_n , L_{dn} pro všechny druhy dopravy včetně synergie pro koncept územního plánu, L_{dvn} , L_n pro hlukové mapy, podklady pro zprávu o hlukové situaci,... a není důvod, aby nebyl k dispozici pro posouzení obtěžování hlukem technicky stejný podklad, jako pro rušení spánku
- zpracovatel se staví do pozice nesvéprávného pracovníka odkázaného výhradně na předané podklady bez možnosti požádat o doplnění nebo ověření podkladů, navíc nikde neuvedl, že mu bylo poskytnutí nebo vypracování takových podkladů odepřeno.

Vyhodnocení obtěžování obyvatel je tedy nesprávné a neúplné, protože nezahrnuje všechny rušené obyvatele.

13. Chybná filozofie zpracovatele Posouzení

Zpracovatel, jak vyplývá z celé přílohy 20, je přesvědčen, že vůbec nezáleží na míře zasažení obyvatel hlukem, ale výhradně na počtu osob zasažených hlukem. Tato děsivá úvaha vede následně k bezvýhradnému akceptování koncentrace veškeré letecké dopravy v ČR do obydleného území, na jednu dráhu a ke zvrácené obhajobě výhodnosti a správnosti tohoto řešení ve smyslu - počet osob ohrožených nejvyššími hladinami hluku dle výsledků hodnocení sice vzroste, ale v jiném území se pro cca 100 000 obyvatel sníží počet nočních letů z 1 - 2 letů za noc na nulu. Tento navrhovaný přesun již nyní maximálně omezeného provozu z dráhy 13/31 na dráhu 24/06 dokonce vyzdvihuje zpracovatel jako přínos záměru. Jedná se o zcela zjevný diskriminační přístup a nerovnost v posuzování práva na ochranu zdraví.

Zpracovatel s touto filozofií a vnímáním ochrany zdraví evidentně není schopen řádně posuzovat vlivy hluku na zdraví obyvatel.

14. Provoz současného letiště

Zpracovatel tvrdí na str. 41: Provoz na stávajícím dráhovém systému by byl v tak dlouhodobém výhledu odlišný a v současné době obtížně predikovatelný (odhadnutelný) proto nelze provést srovnání (roku 2006 a 2020) Toto tvrzení je zcela neopodstatněné, protože:

- letiště tvrdí, že cca do r. 2015 dosáhne maxima své současné kapacity, které jistě zná,
- noční provoz je na hranici únosnosti a v rámci daného OHP jej nelze navýšit,
- dráha 13/31 je pro navyšování provozu uzavřena těmito dokumenty: PUR, ZUR, Akční plány, AIP ČR, dlouhodobá smlouva s Prahou 6 se statisícovými sankcemi za

porušení, ...jakékoliv úvahy o možnosti nebo hrozbě v podobě přenesení či zvýšení provozu na 13/31 jsou tedy nesmyslné.

Co je na predikci provozu na stávajícím dráhovém systému složité není jasné, tvrzení zpracovatele je nesprávné, tento provoz a rozsah současného letiště lze predikovat lépe než cokoliv jiného. Skutečný důvod neprovedení srovnání musí být evidentně jiný.

15. Posouzení nárůstu infarktu myokardu (IM) a hypertenze (HT)

Posuzování těchto onemocnění je zcela zmatené a neúplné, protože:

- v případě hypertenze používá zpracovatel pouze ukazatel noční hlukové zátěže L_n a zcela ignoruje vliv denní hlukové zátěže na hypertenzi. Výsledkem tohoto postupu zpracovatele je, že v území zasaženém nadlimitním hlukem „pouze“ od 6:00 do 22:00 hodin je nulové riziko hypertenze, a v území zasaženém hlukem ve dne i v noci denní provoz žádným způsobem nezvyšuje riziko hypertenze vyvolané nočním provozem,
- v případě infarktu myokardu používá ukazatel L_{dvn} a hodnotí rizika pro celodenní hlukovou zátěž, což vypadá rozumně, ale zpracovatel se omlouvá, že nemohl použít namísto L_{dvn} ukazatel denní zátěže L_{den} (proč by se měla vynechat z hlediska vlivu na srdce noční hluková zátěž, není jasné),
- zpracovatel jedním ukazatelem L_{dvn} posuzuje vliv leteckého hluku na vznik infarktu myokardu na třech typech území s odlišným navrhovaným časovým průběhem provozu (1. území s denním provozem, 2. území s nočním provozem, 3. území s provozem ve dne v noci). Využití pro hodnocení celého území ukazatel L_{dvn} (celodenní obtěžování s penalizací nočního hluku, který je evidentně nejhorší pro zdraví) je logické, ale zpracovatel bohužel některé lokality nesmyslně a nesprávně úplně vyřadil z hodnocení s odůvodněním, že se pro ně tento ukazatel nehodí. Dokládá to komentář na str. 54 u oblastí zasažených pouze nočním hlukem, tedy u lokality Horoměřice a Přední Kopanina. Zpracovatel tvrdí, že použití ukazatele L_{dvn} je v těchto lokalitách nevhodné, protože tato území jsou zasažena „pouze v noci“ a ukazatel L_{dvn} tomto území zahrnuje neoprávněně penalizaci nočního provozu ve výši 10 dB (stanovenou mj. dle metodiky EU ve vyhl. 523/2006 Sb.), která by v těchto lokalitách dle názoru zpracovatele zbytečně zvyšovala hladinu L_{dvn} :

L_{dvn} znamená „penalizaci“ noční hladiny 10dB, tudíž posouzením dle L_{dvn} v tomto konkrétním případě jednoznačně není vhodné pro lokality Horoměřice a část Přední Kopaniny, které budou v roce 2020 při provozu paralelní RWY exponovány zejména v noční době, ale v denní době izofona $L_{Aeq} 16h = 60$ dB jejich území prakticky nezasáhne (hladina vyšší než 60 dB je hranicí pro možné navýšení rizika - viz výše tabulka č. 9). Vzhledem k 10 decibelové penalizaci noční hladiny se navýší hladina L_{dvn} a tedy posouzení podle ní je zavádějící pro lokality v denní době méně zatížené.

Zpracovatel se vůbec neorientuje v hodnocení hluku dle L_{dvn} , protože když hodnotí zdravotní rizika infarktu jediným ukazatelem, je naopak zcela jednoznačně správné, že musí vzít v potaz největší nebezpečnost nočního hluku a patřičněji „ocenit“ penalizaci 10dB.

Zpracovatel zcela vyřadil Horoměřice a Přední Kopaninu z hodnocení rizik infarktu a vykazuje tedy v těchto obcích nulové riziko infarktu od leteckého hluku. Přestože je

mnohokrát i v Posouzení uváděno, že největší problém pro zdraví představuje u leteckého provozu noční hluk, který má v těchto obcích trvat bez řádných omezení provozu 365 dnů v roce a který má přesahovat i v průměrných hodnotách doporučení WHO na počet nočních letů a přestože prokazatelně nejsou v rámci dokumentace ani v rámci ÚPD jakkoli vyloučeny opakované běžné stavy s počtem 60 - 70 i více letů za noc, vykázal zpracovatel u těchto takto těžce zasažených oblastí riziko navýšení infarktu jako nulové!

Je zřejmé, že zpracovatel nad uváděnými čísly nepřemýšlel ani je dále nehodnotil, protože jinak by musel dříve nebo později zjistit zjevný rozpor - předpokládaný nárůst hypertenze v Horoměřicích a Přední Kopanině je 100% proti stavu roku 2006 ale u infarktu vychází v těchto obcích proti stavu roku 2006 100% pokles.

Zpracovatel se naprosto neorientuje v problematice hlukových ukazatelů a není schopen hodnotit zdravotní rizika u tohoto záměru.

16. Zpracovatel se naprosto nezabýval posouzením záměru z hlediska zákona č. 258/2000 Sb. a nařízení vlády č. 148/2006 Sb., přestože z těchto zákonů je v Posouzení bohatě citováno. Žádné hodnocení, zda budou nebo nebudou po realizaci záměru dodrženy hygienické limity na ochranu zdraví na území, které je ve všech stupních platné územně plánovací dokumentace označeno jako plochy pro bydlení, není v posouzení uvedeno.

17. Rozporuplnost Posouzení

Zpracovatel obecně konstatuje, že by se nemělo stavět v blízkosti leteckých tratí a že obytná výstavba v lokalitách zatížených nadlimitním venkovním hlukem je značně problematická až vyloučená:

„novou obytnou zástavbu nelze do lokalit nadlimitně zatížených hlukem vůbec umisťovat (viz vyhláška č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření, kde z přílohy č. 4. odst. 8., vyplývá, že žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo o změně stavby musí obsahovat „návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí“ za pism.f) hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb, což je v případě hluku z leteckého provozu prakticky nereálné“.

Přes zjištění zpracovatele o nárůstu zdravotních rizik a přes výše uvedené konstatování zpracovatel:

- nečiní vůbec žádný závěr z toho, že z výše uvedeného zcela jasně vyplývá, že území OHP není ze zdravotních důvodů vhodné k trvalému bydlení a přehlíží skutečnost, že na území plánovaného OHP již nyní trvale bydlí tisíce obyvatel,
- předpokládá a připouští další 30% nárůst obyvatel v OHP,
- nepromítá žádná omezení do navrhovaných podmínek OHP,
- nedoporučuje žádná, naprosto žádná omezení do ÚPD,

- navrhovatel se naprosto nezabývá řešením existence školských a zdravotnických zařízení v plánovaném OHP, podmínkami pro jejich rozvoj, nevyznačuje žádná území zcela nevhodná pro tyto účely i pro bydlení, ...

Posouzení je jako podklad pro územní a správní řízení a tím i pro dotčené orgány hygienické ochrany zcela nedostatečné a neumožňuje rozhodovat o využití území.

18. Výhrady k tvrzením zpracovatele v závěru Posouzení

k bodu 2)

Nebyl hodnocen vliv hluku na MČ Lysolaje a část MČ Praha 6

k bodu 3)

Absolutní nepochopení smyslu posouzení dle 100/2001 Sb.

V závěru na str. 61 nás zpracovatel opakovaně informuje o svých cílech:

... cílem této expertízy bylo zhodnotit míru únosnosti území pro předpovídaný (odhadovaný) nárůst obyvatelstva v dotčených, exponovaných lokalitách, tzn., že převažující váha (vliv) změny v posuzovaném území spočívá nikoliv v akustické zátěži území, resp. expozice stávajícího počtu lidí vlivem provozu nové RWY a s tím související změny provozování dráhového systému a provozu leteckého provozu, ale v poměrně značném, očekávaném nárůstu exponovaného obyvatelstva.

Formulace cíle expertízy uvedenou větou je značně nesrozumitelná, ale přesto z ní lze vyvodit:

- zpracovatel od počátku zcela chybně považuje změny v akustické zátěži po realizaci nové RWY za nevýznamné a za daleko menší problém než nárůst obyvatel v území,
- zpracovatel dle své teorie považuje rozsah záměru a s tím související hluk za daný, neovlivnitelný, neomezený,
- zpracovatel zcela pomíjí trvalý nárůst hlukové zátěže,

Lze konstatovat, že:

- nelze zjistit, zda uvedený nesmyslný cíl posuzování únosnosti záměru byl nebo nebyl splněn. Žádný závěr ohledně únosného počtu obyvatel či nárůstu obyvatel v území nebo rozsahu leteckého provozu na celých 92 stranách Posouzení není.
- zpracovatel zjevně nepochopil, že v rámci EIA se posuzuje únosnost předkládaného záměru z hlediska jeho vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel, tedy zda záměr nějakým způsobem a v jaké míře ovlivní životní prostředí a zdraví a zda je jeho realizace přijatelná. Proces EIA je tímto přístupem zpracovatele postaven „na hlavu“ - jestliže by se u dosud neomezeného záměru nehledalo únosné zatížení pro obyvatele, kteří v daném území bydlí v souladu s územními plány, byl by celý proces EIA zcela zbytečný.

k bodu 5)

Nepochopitelné tvrzení zpracovatele, že se hluk v noční době nezmění nebo sníží, jestliže je právě z důvodu nočního hluku navrženo rozšíření OHP o 2 km až k Vltavě. Přes nezávazně deklarovaný pokles nočních letů na 40 se na Suchdole zvyšuje počet obyvatel ve vyšších

hlukových hladinách a ani v nižších hladinách neodpovídá % nárůst zasažených obyvatel celkovému předpokládanému nárůstu počtu obyvatel na Suchdole. Provozovatel fakticky nepočítá s poklesem nočního provozu ale naopak si vytváří rezervu pro navýšení nočního provozu.

k bodu 7)

Opakování zcela nepravdivého tvrzení. Rozhodnutí zastupitelstev obcí a MČ nejvíce zasažených budoucím hlukem nebyla respektována.

k bodu 8)

Tvrzení zpracovatele

Z hlediska hodnocení zdravotních rizik (posouzení vlivu na veřejné zdraví) byl v této expertíze hodnocen nejhorší stav, resp. nejvyšší možná expozice hlukem. je absolutně nepodložené tvrzení:

- nebyly posouzeny žádné varianty provozu ani budoucí výstavby,
- počet obyvatel v roce 2020 je podhodnocen (viz výše)
- rozvoj letiště není nikde a ničím omezen, každý následující rok po roce 2020 bude horší.

Pokud byl posouzen nejhorší možný způsob provozu letiště, bylo by velmi žádoucí okamžitě začít hledat provoz méně zatěžující zdraví obyvatel.

k bodu 9)

Zpochybnění všech výpočtů a uvedených údajů

- zpracovatel se ani nepokusil získat údaje o reálném stavu a vývoji počtu obyvatel,
- zpracovatel nedodržel jím deklarovanou zásadu Podle zásadního pravidla pro hodnocení zdravotních rizik, tj. předběžné bezpečnosti a opatrnosti, byla uvažována nejhorší varianta, tzn. nová zástavba, resp. počet nových obyvatel byl umístěn do lokalit stávající zástavby. Pokud by Zpracovatel dodržel uvedený princip, umístil by většinu nových obyvatel do volných prostor směrem k prahu dráhy, kde i nová výstavba probíhá. Lze zjistit prohlídkou na místě,
- zpracovatel tvrdí, že negativní vlivy nezpůsobují změny provozu, ale zvyšující se počet obyvatel - s výhradou platí v neobydleném území, jinak je to nesmyslné tvrzení,
- ohledně nočního hluku viz k bodu ad5),
- tvrzení ohledně posouzení denního provozu, že není srovnávací stav, je liché zpracovateli nic nebránilo takový stav vytvořit, predikce provozu na stávajícím letišti je bez problémů možná (viz výše), času na doplnění měl zpracovatel cca 1,5 roku.

Souhrnně k bodu 9 - zpracovatel vědomě zcela zpochybnil veškeré své výpočty a údaje i správnost celého Posouzení.

K bodu 10)

Konstatováno, že dojde k negativním dopadům na zdraví ve formě obtěžování, rušení spánku, hypertenze, infarktů bez jakéhokoliv náznaku hodnocení přijatelnosti či nepřijatelnosti těchto vlivů.

k bodu 11)

Zpracovatel konstatuje, že nedochází k adaptaci obyvatel na hluk, cituje různá doporučení WHO, která ale ke škodě obyvatel provozovatel nerespektuje a v dokumentaci jejich uplatnění nikdo, včetně Ing. Potužníkové a Ing. Hellmutha, nepožaduje. Tuto skutečnost se snaží zpracovatel zamaskovat tvrzením, že se do území prý nevnaší nová zátěž. Záměr ale nerozšiřuje stávající provoz letiště na současném dráhovém systému, ale buduje zcela novou dráhu se zcela novým dráhovým systémem a zcela jednoznačně a prokazatelně vnáší hluk do území nyní leteckým hlukem nezasazených.

Zpracovatel naznačuje, že v případě nevybudování nové dráhy by došlo k přenesení hlukové zátěže do jiných, hustěji obydlených území. Tím ale pouze odhaluje neznalost PUR, územně plánovací dokumentace (ZUR, ÚP), akčních plánů, AIP ČR, dlouhodobé smlouvy provozovatele s MČ Praha 6 o trvalém zásadním omezení provozu dráhy 13/31 - všechny tyto dokumenty dráhu 13/31 v podstatě uzavírají a zpracovatel ani provozovatel na tom nic nezmění. Teorie zpracovatele o možném zvýšení zátěže v okolí 13/31 dále naznačuje (téměř potvrzuje) jeho pochybné přesvědčení o tom, že neomezený provoz letiště v Ruzyni je nezpochybnitelná absolutní priorita povýšená nad ochranu zdraví obyvatel.

k bodu 12)

Kvantitativní charakterizace rizika hluku

Jak vyplývá z výše uvedeného, uváděné výsledky a údaje v závěru jsou nesprávné. Je možné namátkou připomenout některé zásadní vady:

- z hodnocení byly vynechány některé oblasti v OHP zasažených hlukem,
- došlo k zásadním pochybením při vyhodnocování rizika infarktu myokardu v důsledku neznalosti problematiky hlukových ukazatelů, čehož odstrašujícím příkladem je „zjištění“ zpracovatele, že v obcích nejvíce postižených nočním hlukem se riziko hypertenze zdvojnásobí a riziko myokardu klesne na nulu. I laikovi je zřejmé, že to je nesmysl.
- byly použity špatné a neověřené odhady počtu obyvatel,

a mnohá další pochybení.

Shrnutí

1. Údaje o počtech osob v různé míře zasažených a ohrožených hlukem jsou prokazatelně nesprávné.

2. Ohrožení veřejného zdraví, tedy stav, při kterém jsou obyvatelstvo nebo jeho skupiny vystaveny nebezpečí, z něhož míra zátěže rizikovými faktory přírodních, životních nebo pracovních podmínek překračuje obecně přijatelnou úroveň a představuje významné riziko poškození zdraví, nebylo zpracovatelem vyloučeno a nebylo zpracovatelem ani posouzeno. Žádný závěr ohledně únosnosti záměru i hlediska ohrožení veřejného zdraví příloha 20 neobsahuje.

3. Hodnocení zdravotních rizik (posouzení vlivu na veřejné zdraví), tedy posouzení míry závažnosti zátěže populace, vystavené rizikovým faktorům životních a pracovních podmínek a způsobu života, jehož podkladem je kvalitativní a kvantitativní odhad rizika, rovněž nebylo provedeno. Předpoklady, údaje i výpočty zpracovatele jsou evidentně nesprávně, řádné hodnocení zdravotních rizik nebylo a v důsledku chyb zpracovatele ani nemohlo být provedeno.

4. Zpracovatel neupozornil na z hlediska zdraví obyvatel zcela chybný návrh budoucího provozu dráhového systému bezdůvodně zvyšující zdravotní rizika pro obyvatelstvo a neposuzoval absolutně žádné jiné varianty provozu dráhového systému. Rovněž neidentifikoval žádná rizika vyplývající ze souběhu více negativních vlivů na zdraví v daném území po realizaci záměru.

5. Provoz záměru způsobí překročení hygienických limitů a pro obyvatele zvyšuje riziko infarktu a hypertenze. Zpracovatel, autorizovaná osoba v oblasti ochrany zdraví, však nepostupuje ve smyslu zák. 17/1992 Sb., který i v případě pouhých pochybností o ohrožení životního prostředí všem ukládá povinnost na tuto skutečnost upozornit a v mezích svých možností poškození zabránit či ho zmírnit.

6. Posouzení neobsahuje žádné hodnocení záměru (jehož negativní vlivy zasahují obydlenná území vymezená platným územním plánem jako plochy pro bydlení, ležící mimo stávající OHP) z hlediska splnění platných hygienických limitů dle zák. 258/2000 Sb.

7. Předložené Posouzení nesplňuje požadavky zák. 100/2001 Sb. a zák. 258/2000 Sb. a rovněž nebyly splněny požadavky Ministerstva životního prostředí na doplnění dokumentace.

Vypořádání:

K bodu 1

V rámci Doplnění Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví byly doplněny lokality Řepy, Sedlec a Lysolaje.

K bodu 2

Viz vypořádání typické připomínky č. 12.

K bodu 3

V Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví byly posuzovány uvedené varianty.

K bodu 4

Dle §5 odst. 2 zák. č. 100/2001 Sb. vychází proces EIA ze stavu životního prostředí v dotčeném území v době oznámení záměru – tj. v roce 2004 – definováno v Oznámení EIA. Příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. požaduje provést charakteristiku současného stavu životního prostředí a to je také v dokumentaci provedeno.

K bodu 5

Zpracovatel dokumentace vychází z údajů o výhledových počtech obyvatel od odborné organizace. Tyto údaje nemohou být nikdy shodné s různými prognózami jiných subjektů. Totéž platí pro plošné umístění nárůstů obyvatel.

*K bodu 6**Viz vypořádání typické připomínky č. 1**K bodu 7**Viz vypořádání typické připomínky č. 1**K bodu 8*

V procesu EIA se dle zák. č. 100/2001 Sb. posuzuje záměr tak, jak je navržen oznamovatelem. V dokumentaci jsou v souladu se zákonem stanovena opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí. V dokumentaci je jasně konstatováno, že provoz na třech vzájemně se křížujících drahách neplní požadavky uvažovaného záměru.

K bodu 9

Uvedená doporučení WHO se vztahují k umístování nových letišť a nové obytné zástavby. Uvažovaný záměr nepředstavuje realizaci nového letiště, ale rozšíření dráhového systému o novou dráhu z části umístěnou v prostorech stávajících drah, zčásti na pozemcích určených územním plánem jako plochy pro dopravu – letiště s přímou návazností na stávající plochy letiště. Zároveň s uvedením nové paralelní dráhy do provozu je stanoveno podmínkou návrhu stanoviska zásadní omezení provozu na stávající vedlejší dráze.

K bodu 10

Problematika OHP je řešena vypořádáním typické připomínky č. 2

K bodu 11

Zde se oznamovatel snažil o vyhlášení OHP ve větším rozsahu než na území vytyčeném limitní izofonou a to z důvodu umožnění provést protihluková opatření předepsaná pro OHP zákonem na širším území než uvnitř limitní izofony. Vzhledem k tomu, že se nepodařilo najít shodu se všemi dotčenými subjekty, bylo od tohoto návrhu upuštěno a podmínkou v návrhu stanoviska je uloženo provést návrh OHP v rozsahu limitní izofony.

K bodu 12

V rámci Doplnění Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví je provedeno posouzení od hladiny akustického tlaku A - 45 dB. Důvodem, proč nižší hladiny nebyly zohledněny je skutečnost, že takto nízké zatížení hlukem z letecké dopravy je v tak rušné aglomeraci jako je Praha a její blízké okolí, přemaskováno hlukem z ostatních zdrojů, tzn., že tzv. hladina hluku pozadí (= zatížení hlukem z ostatních zdrojů) je vyšší, případně rovna hladině LAeq,8h = Ln = 40 až 45 dB z letecké dopravy.

K bodu 13

Zpracovatel Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví posuzuje počty obyvatel v jednotlivých hlukových pásmech a jasně posuzuje velikost a významnost vlivů v těchto pásmech.

K bodu 14

Zpracovatel Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví konstatuje, že uvedená varianta (provoz na stávajícím dráhovém systému k roku 2020) nebyla do posouzení zadána a nebyly k ní dodány nezbytné údaje a proto je obtížně predikovatelná. Nicméně v Doplnění Posouzení

vlivu hluku na veřejné zdraví je posouzena nová varianta – 2020 A (s realizací uvažovaného záměru a počtem obyvatel z roku 2006), která dává lepší představu alespoň pro porovnání se stávajícím stavem.

Ve skutečnosti varianta provozu na stávajícím dráhovém systému k roku 2020 není náplní záměru oznamovatele a není předmětem posuzování v tomto procesu EIA.

K bodu 15

V rámci Doplnění Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví jeho zpracovatel v kapitole

Odhad nárůstu počtu obyvatel s kardiovaskulárními onemocněními (dále jen „KVO“ z letecké dopravy (infarktem myokardu - IM, ischemické choroby srdeční – ICCHS a hypertenze HT) uvádí následující:

- 1. Hodnocení tohoto rizika je ovšem zatíženo vysokou nejistotou. V současné době není ze strany WHO publikována obecně závazná nebo aspoň doporučená metodika (model) odhadu PAR pro KVO.*
- 2. Je zřejmé, že orientační metodika použitá v roce 2009 vysoko nadhodnocovala odhadovaný počet osob, které by mohly onemocnět KVO v důsledku expozice hluku z leteckého provozu.*
- 3. Zpracovatel neměl k dispozici potřebné údaje týkající se počtu osob exponovaných v roce 2006 hladinami Lden , tj. hladinami pro denní dobu v době od 6:00 do 22:00. Z tohoto důvodu je nutné přistupovat k níže uvedeným údajům velmi obezřetně.*
- 4. Vzhledem k 10 decibelové penalizaci noční hladiny se navýší hladina Ldvn a tedy posouzení podle ní je zavádějící pro lokality v denní době méně zatížené.*
- 5. Je však nutné mít na zřeteli, že na základě výše uvedených informací týkajících se dávky a účinku se jedná o velmi hrubý odhad, ke kterému je nutné přistupovat velmi obezřetně a je nutné jej hodnotit především z hlediska vývoje (trendu) nikoliv z hlediska konkrétního počtu obyvatel.*

Zpracovatel oponentního posudku na Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví se domnívá, že nelze kvantifikovat riziko onemocnění IM, ICCHS a hypertenze v členění na jednotlivá sídla pro absenci vhodné metodiky a pro velmi malé soubory osob. Zde by mělo stačit stanovení populačního atributivního rizika PAR. Vzhledem k výši expozice hlukem z letecké dopravy zde nelze reálně uvažovat o zvýšení počtu těchto onemocnění. Populační atributivní riziko onemocnění IM z leteckého hluku v lokalitě Ruzyně je zřejmě podstatně nižší než PAR 3,22 % stanovené pro silniční hluk v Německu pro celou populaci.

Dále se do Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví nijak nepromítla zákonná podmínka:

Realizace protihlukových opatření pro splnění hygienických limitů uvnitř staveb u stávajících bytových domů, rodinných domů, staveb pro sociální účely a funkčně podobných staveb, stávajících staveb pro školní a předškolní výchovu a staveb pro zdravotní účely bude provedena na celém území ochranného hlukového pásma do zprovoznění paralelní dráhy 06R/24L.

Z těchto hledisek lze považovat uvedené posouzení za silně nadhodnocené a vzhledem k výši expozice hlukem z letecké dopravy nelze reálně uvažovat o zvýšení počtu těchto onemocnění.

K bodu 16

V dokumentaci jsou uvedeny a graficky znázorněny limitní izofony vztažené k hlukovým limitům dle zák. č. 258/2000 Sb. a navrženo ochranné hlukové pásmo dle téhož zákona. V souladu s dikcí tohoto zákona je stanovena následující podmínka:

Realizace protihlukových opatření pro splnění hygienických limitů uvnitř staveb u stávajících bytových domů, rodinných domů, staveb pro sociální účely a funkčně podobných staveb, stávajících staveb pro školní a předškolní výchovu a staveb pro zdravotní účely bude provedena na celém území ochranného hlukového pásma do zprovoznění paralelní dráhy 06R/24L.

K bodu 17

Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu 18

- k bodu 2) V rámci Doplnění Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví byly doplněny lokality Řepy, Sedlec a Lysolaje.

- k bodu 3) K nepochopení smyslu posouzení dle zák. č. 100/2001 Sb. lze konstatovat, že varianta s nárůstem obyvatel byla posuzována na základě požadavku ministerstva zdravotnictví k vrácení dokumentace. Rozsah záměru je stanoven oznamovatelem. Záměr je posouzen pro cílové kapacity, žádný další růst se v rámci tohoto záměru nepředpokládá.

- k bodu 5) Viz vypořádání typických připomínek č. 2.

- k bodu 7) Zde se oznamovatel snažil o vyhlášení OHP ve větším rozsahu než na území vytyčeném limitní izofonou a to z důvodu umožnění provést protihluková opatření předepsaná pro OHP zákonem na širším území než uvnitř limitní izofony. Vzhledem k tomu, že se nepodařilo najít shodu se všemi dotčenými subjekty, bylo od tohoto návrhu upuštěno a podmínkou v návrhu stanoviska je uloženo provést návrh OHP v rozsahu limitní izofony.

- k bodu 8) Byla posouzena varianta provozu navržená oznamovatelem (který navrhl jedinou a v dokumentaci je tento postup náležitě zdůvodněn). Zpracovatel dokumentace vychází z údajů o výhledových počtech obyvatel od odborné firmy. Tyto údaje nemohou být nikdy shodné s různými prognózami jiných subjektů. Rozvoj letiště je jednak omezen podmínkou maximální možné kapacity, jednak stanovenými podmínkami pro rozsah OHP.

- k bodu 9) Zpracovatel dokumentace vychází z údajů o stávajících a výhledových počtech obyvatel od odborné organizace. Tyto údaje nemohou být nikdy shodné s různými prognózami jiných subjektů. Nárůst umísťuje do ploch stávající obytné zástavby v souladu s metodikou zpracování zdravotních rizik. Zpracovatel konstatuje, že významné navýšení počtu ovlivněných obyvatel je způsobeno nárůstem počtu obyvatel, nikoli významným zvýšením vlivů. Podrobněji je tato problematika řešena v Doplnění Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví. Zpracovatel Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví zde konstatuje, že uvedená varianta (provoz na stávajícím dráhovém systému k roku 2020) nebyla do posouzení zadána a nebyly k ní dodány nezbytné údaje a proto je obtížně predikovatelná. Nicméně v Doplnění Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví je posouzena nová varianta – 2020 A (s realizací uvažovaného záměru a počtem obyvatel z roku 2006), která dává lepší představu alespoň pro porovnání se stávajícím stavem.

Ve skutečnosti varianta provozu na stávajícím dráhovém systému k roku 2020 není náplní záměru oznamovatele a není předmětem posuzování v tomto procesu EIA.

- k bodu 10) Jak vyplývá z kontextu celého Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví a jeho doplnění, je záměr akceptovatelný.

- k bodu 11) Území, která budou ovlivněna hlukem z provozu uvažovaného záměru jsou dnes ovlivněna hlukem ze stávající dráhy. To nutně vyplývá z fyzikálních zákonů, podle kterých se hluk v prostředí šíří. Samozřejmě dojde ke změnám velikosti a významnosti těchto vlivů. Teorie zpracovatele Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, že v případě nevybudování nové dráhy by došlo k přenesení hlukové zátěže do jiných, hustěji obydlených území není dále nijak specifikována a každopádně se nijak nepodílí na posuzování vlivů na životního prostředí.

- k bodu 12) Vynechané oblasti byly doplněny v Doplnění Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví. Posouzení rizika hypertenze a infarktu myokardu bylo v tomto doplnění zásadně přepracováno, ale na základě oponentního posudku vzhledem k výši expozice hlukem z letecké dopravy reálně nelze uvažovat o zvýšení počtu těchto onemocnění. K tomu dále přispívá zřejmě nezohlednění zákonné podmínky pro realizace protihlukových opatření pro splnění hygienických limitů uvnitř staveb (30dB noc, 40 dB den) v OHP.

K Shrnutí:

- 1. Viz vypořádání typické připomínky č. 11.*
- 2. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.*
- 3. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.*
- 4. Viz vypořádání typické připomínky č. 3 a 4.*
- 5. Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 3.*
- 6. Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 3.*
- 7. Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 3.*

O. s. občané proti hluku a emisím a O. s. zdravé Lysolaje

Ing. Václav Vík a doc. Ing. Pavel Beneš, CSc.

Eva Konečná a PhDr. Vojtěch Brettl

- v dopracované dokumentaci EIA nespĺnilo požadavky Ministerstva životního prostředí vyplývající ze zákona i z připomínek dotyčných obyvatel a jejich představitelů,
- trvale odmítá jakákoliv omezení leteckého provozu, noční provoz není nadále závazně omezen,
- odmítlo stanovit maximální únosné zatížení zdraví obyvatel v okolí letiště,
- předložilo zcela chybné a zavádějící hodnocení vlivu leteckého provozu na zdraví obyvatel.

1. Zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí na dopracování dokumentace ani oprávněné připomínky dotčených obyvatel, obcí, městských částí a občanských sdružení k předchozí dokumentaci roku 2007.
2. Dokumentace neobsahuje údaj o kapacitě záměru ani jiné informace o konečném rozsahu letiště Praha Ruzyně, a je proto z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. i nadále nepusuzovatelná. Provozovatel ruzyňského letiště, společnost letiště Praha, a.s., v rámci procesu EIA od roku 2005 potřeť zatajil veřejnosti i úřadům, jak velké letiště plánuje vybudovat (oznámení záměru 2005, dokumentace 2007, dokumentace 2009).
3. Nebyla posouzena únosnost záměru z hlediska jeho vlivu na zdraví současných ani budoucích obyvatel.
4. Dokumentace nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem.
5. Dokumentace a ani jiné doklady neobsahují konkrétní závazné omezení nočního provozu.
6. Ochranné hlukové pásmo (OHP) se má rozšířit na území se stávající obytnou zástavbou včetně areálů České zemědělské univerzity a ústavů akademie věd. Na území OHP by bylo omezeno nakládání s nemovitostmi (omezená bytová výstavba), klesla by jejich hodnota, byly by neomezeně překračovány základní hygienické hlukové limity a bylo by ohrožováno lidského zdraví.
7. Záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací, představuje dopravní stavbu nadmístního významu, která způsobí trvalé překročení zákonných hygienických limitů hluku v území vymezeném jako obytné, bez vyznačení jakýchkoliv negativních vlivů a omezení v platném územním plánu.
8. I z chybné dokumentace záměru zpracované bez variant na základě neúplných a podhodnocených podkladů (např. nezahrnutí území Lysolaj a Sedlice, podhodnocené stavy obyvatel...) jednoznačně vyplývá, že záměr by způsobil překročení hygienických limitů hluku na územích se stávající obytnou zástavbou.
9. Dokumentace se vůbec nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, který by se vlivem leteckého provozu nepochybně dále zhoršoval a letecký hluk by tak dlouhodobě ohrožoval zdraví obyvatel žijících v okolí letiště.

Vypořádání:

1. Viz vypořádání typických připomínek č. 1, 2, 4, 12.
2. Viz vypořádání typických připomínek č. 1.
3. Viz vypořádání typických připomínek č. 3.
4. Viz vypořádání typických připomínek č. 2 a 3.
5. Viz vypořádání typických připomínek č. 1.
6. Viz vypořádání typických připomínek č. 13 a 2.
7. Viz vypořádání typických připomínek č. 7.
8. Viz vypořádání typických připomínek č. 3 a 2.

9. Viz vypořádání typických připomínek č. 1.

O. s. Ochrana životního prostředí v Praze 6 - Sedlci s ohledem na dopravní stavby

Vratislav Student

Nesouhlasíme s vymezením OHP na území Dolního Sedlec a požadujeme dodržování hygienických limitů

S odvoláním na článek 35 Listiny základních práv a svobod (dále jen Izps) musíme konstatovat, že materiály předložené podnikatelským subjektem - společností Česká správa letiště (dále jen Čsl) porušují současně všechny tři odstavce článku 35 Izps. Odstavec 1 tím, že upírají právo na příznivé životní prostředí rezidentům, kteří bydlí v oblasti navržené Čsl jako ochranné hlukové pásmo (dále jen OHP) po vybudování paralelní dráhy. Odstavec 2 tím, že jejich informace pro vedení řízení hodnocení vlivů na životní prostředí EIA jsou neúplné, jednostranné a zkreslené ve prospěch plánu Čsl a odstavec 3 tím, že je zcela zřejmé i z předložené dokumentace, že životní prostředí poškozeno bude a to zejména v oblastech kategorie A (viz příloha č. 2), které se kryje s OHP.

I když jsme si vědomi ustanovení článku 41 odst. 1, máme za to, že žádný zákon schválený PS ČR nemůže připustit, aby občan ČR byl takovým zákonem zbaven práva na ochranu svého zdraví tím, že musí strpět pro veřejný zájem, neřkuli pro zájem podnikatelského subjektu, trvalé poškození svého zdraví, ani práva na život v příznivém životním prostředí. Pokud by takový zákon přesto byl zákonodárnými orgány schválen, což je v současném prostředí právního marasmu ČR docela dobře představitelné, muset by být v rámci evropské legislativy opět zrušen a od samého začátku považován za neplatný.

V případě plánu výstavby paralelní dráhy Čsl je naprosto zřejmé, že i hodnoty hluku z leteckého provozu v oblastech kategorie A by překračovaly hodnoty, které jsou považovány předpisy Světové zdravotnické organizace (dále jen WMO) i EU za maximálně přípustné pro lidské zdraví viz příloha č. 2 Dokumentace.

Dokumentace EIA nezahrnuje posouzení hluku oblasti Dolního Sedlce od železnice - železniční trať Praha - Děčín, od stávající automobilové dopravy na ulicích Kamýcká, Podbabská, Roztocká ani od plánované dopravy především trasa „J“ SOKP - patrový most přes Vltavu, přivaděč Rybářka - Kamýcká

Dalším nedostatkem, jak již bylo zmíněno, je neúplnost a nepřesnost Dokumentace. Právě např. oblast dolního Sedlce, přes který vede osa paralelní dráhy a která je začleněna do kategorie A a tedy OHP je v dokumentaci sotva zmíněna (nepřímo jen tím, že je součástí Prahy 6). Ačkoliv se Dokumentace v poměrně velké míře zabývá synergickými hlukovými poměry hluku generovaného letištěm a hluku z železničního a silničního provozu v OHP ve směru na Kladno, oblast dolního Sedlce, kterou Čsl hodlá začlenit do OHP, takto pojednáno není vůbec. Přitom Čsl musí být známo, že přes dolní Sedlce vede koridor intenzivní železniční dopravy směr Děčín, Berlín, v zářezu Vltavy je silný automobilový provoz na silnici č. 242 z neustále rostoucích příměstských aglomerací Prahy a lodní doprava po Vltavě. Silný je i provoz na ulici Kamýcká, která se této části Prahy 6 dotýká na jihu a pokud se nakonec podaří prolobovat megastavbu rychlostní komunikace 518 a 519 ve variantě „J“ pak bude dolní Sedlec postižen zvýšenou intenzitou automobilového provozu po přivaděči Kamýcká na

jihu a hlukem a smogem přicházejícím zářezem Vltavy z předmostí a gigantického mostu (podobný provoz jako na Barrandovském mostu) na severu. Situace je o to horší, že severní proudění je poměrně časté a hluboké údolí Vltavy se díky odraznosti hladiny řeky a skal chová jako přírodní zvukovod. Kromě této zátěže už si mnohokrát obyvatelé dolního Sedlce stěžovali u OHS na specificky nepříjemný hluk z místních mrazíren.

Celkově se domníváme, že nejenom nám a MŽP ale i ostatnímu obyvatelstvu musí být jasné, co realizací paralelní dráhy Čsl a rychlostního okruhu kolem Prahy v této aglomeraci nastane. Bude to devastace rozsáhlého cenného přírodního území i na severozápadě Prahy, užívaného Pražany hojně pro rekreaci v blízkosti velkoměsta (počítaje v to i oblast Lysolaj a Šárky, neboť i tam nastane zvýšení hluku z letecké dopravy) a zároveň dojde k zastavení rozvoje a pravděpodobně i k úpadku obcí a městských částí jakožto přirozených, historicky vzniklých lidských sídlišť, která jsou na okraji takového města, jako je Praha, nenahraditelná.

Požadujeme doplnění dokumentace EIA o posouzení vlivu záměru na majetek obyvatelstva.

Pro rezidenty vlastníci nemovitosti v oblasti rozšířeného OHP pak dojde k omezení užívání jejich majetku, zejména venkovních prostorů, trvalého poškozování zdraví obzvláště vlivem nadměrné a kolísavé hlukové zátěže a ke snížení tržních cen jejich nemovitostí, což může znemožnit či ztížit jejich přemístění, pokud by se chtěli pokusit se přestěhovat do jiné, životními podmínkami příznivější, aglomerace na okraji Prahy, najde-li se ještě taková. I zde je tedy patrný silný jednostranný a nepřípustný vliv Čsl do práv a svobod občanů.

Kromě výše uvedených námitek týkajících se zejména hlukové zátěže nelze rovněž zapomenout na další rizikové parametry a často jejich problematickou predikci, jako je odpouštění paliv v případě nouze (jen u některých typů letadel), nebo imisí spáleného leteckého paliva, či možností leteckého neštěstí, jakým byla havárie letadla DC 9 v horním Sedlci při přiblížovacím manévru 31.10.1975 právě v oblasti osy plánované paralelní přistávací dráhy.

Požadujeme prověření dalších lokalit na území ČR vhodných pro rozvoj letecké dopravy.

Máme za to, že další rozšiřování letiště v tak těsné blízkosti hlavního města pro budoucnost není perspektivní a že by se spíše mělo uvažovat o výstavbě či úpravě nového terminálu v oblasti s nejmenším dopadem na přírodu i obyvatelstvo podle mezinárodních zvyklostí, nebo nad všechny meze se rozvíjející dopravu regulovat.

Vzhledem k tomu, že se jedná u velkou stavbu s podstatným negativním vlivem na poměrně rozsáhlém a pro lidské osídlení důležitém prostoru, považujeme za nutné požádat MŽP, aby byla studie EIA, tak, jak ji předložila Čsl, zamítnuta.

Vypořádání:

1. vymezení OHP na území Dolní Sedlec a dodržování hygienických limitů

Viz vypořádání typických připomínek č. 2 a 3.

2. V oblasti Dolního Sedlce se předpokládají vlivy leteckého hluku méně významné a pouze v denní době, a proto zde nebyly detailně řešeny vlivy dalších druhů dopravy. Vlivy SOKP úsek 518 a 519 byly řešeny samostatnými procesy EIA. Během další projektové přípravy budou upřesňovány.

3. Doplnění dokumentace EIA o posouzení vlivu záměru na majetek obyvatelstva

Viz vypořádání typických připomínek č. 13, 14 a 15.

Vypouštění paliva před přistáním z důvodů snížení hmotnosti se používá pouze v případech, kdy je ohrožena bezpečnost cestujících vlivem nadměrné hmotnosti letadla, a to jen tehdy, pokud to konstrukce letadla umožňuje. Jde o extrémně malé množství případů. Kromě ekologických a bezpečnostních rizik je vypouštění paliva pro letecké společnosti velmi finančně náročné. Odborné studie navíc dokazují, že pokud je palivo z bezpečnostních důvodů vypuštěno ve výšce přesahující dva kilometry, což je jediná povolená výška dle leteckých předpisů, rozplyne se v atmosféře a na zemském povrchu se tato skutečnost vůbec neprojeví.

Z letadel, která operují na letišti Praha/Ruzyně jsou systémem pro nouzové vypouštění paliva vybaveny pouze typy B747, B767 (některé) a B777. Podíl těchto typů na provozu letiště Praha/Ruzyně je 0,5%.

4. Prověření dalších lokalit na území ČR

Tento požadavek může být předmětem koncepce, nikoli projektové EIA v konkrétním prostoru.

O. s. Osada Sadová

Eva Trejbalová

- 1) Nesouhlasíme s tím, že Lysolaje nebyly v doplněné dokumentaci EIA zahrnuty do posuzování z hlediska navýšení hlukové zátěže z leteckého provozu.
- 2) Požadujeme, aby v hlukovém pásmu paralelní RWY 06R/24L nebyly v konceptu územního plánu hl. m. Prahy umožněny změny funkčního využití ploch na stavební pozemky (obytná funkce OB), a to z toho důvodu, aby nebyli přiváděni další lidé do oblasti, kde mají být překračovány hlukové hygienické limity.
- 3) Požadujeme, aby v hlukovém pásmu paralelní RWY 06R/24L nebyla umožněna hromadná bytová zástavba, a to z toho důvodu, aby nebyli přiváděni další lidé do oblasti, kde mají být překračovány hlukové hygienické limity.

Občanské sdružení podalo námítky uvedené v bodě 2) a 3) pořizovateli v rámci veřejného projednávání konceptu územního plánu hl. m. Prahy v prosinci 2009, v té době ještě nebyl znám návrh ochranného hlukového pásma v podobě po doplnění dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

Vypořádání:

- 1) Lysolaje byla zahrnuta do Doplnění Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví.
- 2) Územní plán musí být zpracován dle stavebního zákona a všechny aktivity v území zde musí být zahrnuty. V případě OHP se jedná o vyhlášené OHP, nikoli o některý z návrhů.
- 3) Tento požadavek je věcí územního plánu, nikoli podmínek procesu EIA, které lze ukládat oznamovateli.

O. s. Padesátník

Jan Zmeškal

1. Jak je zřejmé ze studie Techson T/Z-226/Q9 o novém motorovém stání, toto stání pravděpodobně nevyhoví normě hluku pro stacionární zdroje hluku, zejména v případě naší lokality Padesátník. A to ještě nebyl proveden výpočet pro nejbližší obytnou zástavbu - ulice Za Teplárnou a U Letiště, ale pro vzdálenější ulici Na Padesátníku.

Žádáme proto přemístit výstavbu plánovaného motorového stání do místa, kde splní hlukovou normu nebo garantovat neprovádění motorových zkoušek na tomto stání v noci.

2. Žádáme splnit náš požadavek formulovaný k předchozí studii EIA:

Žádáme o porovnání průběhu izofon kolem připravované paralelní dráhy s průběhem izofon drah na jiných mezinárodních zahraničních evropských letištích.

A to při srovnatelných počtech pohybu letadel, které jsou zpracovány v hlukových studiích na ta která letiště (Zveřejnit obraz průběhu izofon na jiných srovnatelných evropských letištích.) Tím se prokáže správnost nebo nesprávnost našeho názoru, vzneseného k předchozí studii EIA, že do výpočtu průběhu izofon na dráze 24L a 06R není zahrnut hluk vytvořený reverzováním motorů!

Pokud by byl tento hluk zapracován, musel by být tvar - obrazec průběhu izofon na obou vlastních paralelních drahách velmi podobný.

Velmi podobný hluk vytvářejí motory letadel pracující v režimu startovním nebo v režimu brzdění - reverzování.

Pak bude skutečný dopad hluku na okolí daleko výraznější, jak jsme již uvedli v připomínkách k předchozí EIA.

3. V textu na straně 89 se praví: „Vzhledem k charakteru záměru nelze předpokládat, že by posuzovaný záměr byl zdrojem zápachu.“

Pisatel těchto řádek patrně nepobýval déle v okolí letiště a nečetl naši připomínku k předchozí EIA.

My, kteří žijeme v blízkosti letiště, víme, že zápach z paliva spáleného proudovým motorem a zápach z pálené pneumatiky při přistání letadla, je mnohdy velmi intenzivně cítit.

Záleží jen na poloze a vzdálenosti vůči zdroji zápachu a síle a směru větru.

Se zprovozněním připravované dráhy těchto událostí mnohonásobně přibude. Karcinogenita, kterou sebou tyto zápachy přinášejí a které lidé vdechují je nepochybná.

4. V souvislosti s vedením trasy staveništní dopravy ulicí „K letišti“ žádáme:

- a) O zřízení přechodu pro chodce na této komunikaci, a to u stanice autobusu „Na Padesátníku“.
- b) O vybudování chodníku krytého proti nečistotám ze silnice (rozstříku). Chodník musí pěším umožnit chůzi od stanice „Na Padesátníku“ k terminálu jih a dále do nákupního centra Šestka.

5. Na str. 60 vlastního textu studie, je v kapitole „B. II. Údaje o vstupech“, uveden zábor cest kat. č. 2842/1 a kat. č. 2878, obě kat. území Ruzyně.

Upozorňujeme, že tyto cesty jsou jedinou přístupovou komunikací k trvale obydleným domům se starými a nemocnými lidmi a musejí zůstat trvale schůdné a sjízdné!

I přes výše uvedené námítky, požadavky a připomínky zdůrazňujeme, že i nadále zásadně nesouhlasíme s výstavbou paralelní dráhy a s vytvořením ochranného hlukového pásma této dráhy.

Vypořádání:

K bodům:

1. *K tomuto požadavku je v návrhu stanoviska stanovena následující podmínka, která se samozřejmě týká i nočních limitů:*

- ***v rámci dostavby letiště bude vybudováno nové stání pro motorové zkoušky letadel, opatřené protihlukovým vybavením, které zajistí dodržení limitů hluku z motorových zkoušek letadel v okolí LKPR, a to včetně zkoušek s vyvedením na maximální režimy***

2.

Při výpočtu hluku z leteckého provozu LKPR byl použit numerický model CADNA A, zpracovaný a distribuovaný německou firmou Datakustik GmbH. Jedná se o široce rozšířený softwarový produkt pro predikci hluku prostředí, uznávaný zejména ve státech EU, ale též v mnoha mimoevropských státech. Jeden z modulů je určen pro výpočet hluku z leteckého provozu (modul FLG).

Dále jsou v návrhu stanoviska stanoveny následující podmínky, které byly použity při výpočtu hluku:

- ***postupy pro vzlety a přistání budou realizovány následovně:***
 - ***způsob provedení vzletu bude upraven podle moderních poznatků o protihlukových postupech***
 - ***postupy pro přiblížení a přistání budou stanoveny tak, aby letadla mohla sestoupit pod stanovenou výšku nad zemí až po nalétnutí do osy dráhy pro přistání***
- ***na letišti bude zaveden systém CDM (Collaborative Decision Making), který umožní přesněji stanovit skutečný čas odletu a tím optimalizovat okamžik spuštění motorů a minimalizovat dobu chodu motorů na zemi***
- ***z hlediska pozemních operací letadel bude brzdění reverzací tahu v noční době zcela zakázáno s výjimkou případů, kdy je to nutné z bezpečnostních důvodů***

3. *Problematika zápachu*

Na základě velmi podrobné rozptylové studie, která je součástí dokumentace je dokladováno, že v souvislosti s realizací uvažovaného záměru nedojde k významnější, resp. znatelné změně imisní situace. Překročení limitů imisí zápachu se také nepředpokládá.

Dle Vyhodnocení údajů rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik imisí škodlivin v ovzduší imisní zátěž hodnoceného zájmového území v okolí letiště Ruzyně benzenem, jakožto látky s prokázaným karcinogenním účinkem, nepřekračuje hranici přijatelné míry rizika. Imisní příspěvek z letecké dopravy, vypočtený v rozptylové studii, je u této látky stejně jako u ostatních hodnocených složek imisí těkavých organických látek, z hlediska ovlivnění celkové imisní situace i zdravotního rizika zanedbatelný. Toto konstatování platí i pro možný aditivní účinek hodnocených škodlivin.

4. a 5. Přístupnost pozemků a nemovitostí

Z dikce stavebního zákona vyplývá nutnost zajištění dostatečné dopravní (včetně pěší) přístupnosti všech okolních pozemků a nemovitostí a to nejen po realizaci záměru, ale i během výstavby.

O. s. přátel Hendlova dvora

JUDr. Markéta Zeithamlová

JUDr. Michael Pokorný

Věc: Upozornění na nepravdivá tvrzení v dopise Ministerstva zdravotnictví č.j. 49902/2009-OVZ-32.3.-19.10.09 (součást dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“)

Výše uvedený dopis se stal součástí zveřejněné dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ a zpracovatelé dokumentace na tento dopis a tvrzení v něm uvedená často odkazují, citují z něho a zjevně z tohoto dopisu vycházejí ve svých hodnoceních a závěrech. V tomto dopise ministerstvo ohledně navrhovaného rozsahu rozšíření OHP uvádí, že Letiště Praha, a.s. respektuje požadavky vyplývající z platných územních plánů a usnesení jednotlivých zastupitelstev dotčených obcí a městských částí hl.m. Prahy a tento přístup oceňuje.

Zcela důrazně namítáme, že tvrzení o respektování požadavků je nepravdivé. Zastupitelstva obcí a městských částí, jejichž obyvatelé by byli nejvíce zasaženi hlukem, jednoznačně odmítla rozšiřování OHP na obydlená území.

Pokud toto tvrzení vychází z informací předaných ministerstvu, pak se ministerstvo stalo obětí podvodu. V případě, že by se jednalo o ničím nepodložené tvrzení pracovníků ministerstva, jednalo by se o jejich zcela nepřijatelné a protizákonné jednání s cílem ovlivnit na základě nepravdivých informací proces EIA i následná územní a jiná správní řízení. Žádáme řádně prošetřit okolnosti vzniku tohoto dopisu a učinit opatření k okamžité nápravě, jakož i kroky k potrestání viníků.

Pochybení ze strany pracovníků ministerstva spočívá minimálně v tom, že si tyto informace vůbec neověřili. Ministerstvu, (předkladateli zákona 258/2000 i nařízení vlády 148/2006 Sb.), musí být zřejmé, že při stavu předpisů k 1.1.2010, kdy je letecký hluk omezen pouze hranicí OHP, (o jehož zřízení nově rozhoduje Úřad pro civilní letectví), by zastupitelstva obcí a městských částí pod leteckými tratěmi musela asi „zešílet“, pokud by souhlasila s co největším rozšířením OHP a následným neomezeným hlukem na svém území.

Žádáme, aby ministerstvo zdravotnictví ČR neprodleně vydalo zcela jednoznačné písemné stanovisko ohledně nepravdivosti tvrzení v dopise č. j. 49902/2009-OVZ-32.3.-19.10.09 a toto zaslalo Ministerstvu životního prostředí ČR v termínu pro podávání připomínek k dokumentaci.

Vypořádání:

Viz vypořádání typických připomínek č. 10.

O. s. přátel Hendlova dvora

JUDr. Markéta Zeithamlová

JUDr. Michael Pokorný

1. Zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí (MŽP) na dopracování dokumentace (viz č. j. 21550/ENV/08) ze dne 13. 3. 2008, zejména tím, že:

- v dokumentaci není stanovena maximální kapacita a limity záměru, k této kapacitě nebylo provedeno žádné posouzení vlivů,
- posouzení vlivů nebylo provedeno variantně pro různé druhy provozu na drahách,
- nebyla stanovena maximální únosnost území ve vazbě na skutečnou kapacitu letiště,
- z hlediska hlukové zátěže nebyla maximální únosnost území posuzována vůbec, tedy ani pro rok 2020,
- nebyly stanoveny meze pro růst letiště
- nebyly prověřeny a doloženy varianty umístění plánované přistávací a vzletové dráhy a varianty přesunu nákladní dopravy (Cargo) a tranzitní přepravy na jiné letiště,
- nebyly vyhodnoceny kumulativní vlivy různých druhů dopravy,
- nebylo absolutně žádným způsobem provedeno prověření množství obyvatel dotčených nadlimitním hlukem,
- nebyla vypořádána vyjádření k dokumentaci záměru z roku 2008.

2. Nebyly vypořádány a zohledněny připomínky občanských sdružení k dokumentaci z 3. 2. 2008

2.1. Připomínka 1

Posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel k roku 2020 vykazuje zcela zásadní vady. Zejména příloha č. 20 Dokumentace, Posouzení vlivu hluku na veřejně zdraví, je zpracována zcela chybně. Základní vady a nedostatky posouzení vlivu hluku na zdraví uvádíme v příloze 1, která je nedílnou součástí tohoto vyjádření.

2.2. Připomínka 2

V dokumentaci nejsou uvedeny ani posuzovány maximální kapacity stávajícího ani navrhovaného dráhového systému a nebyly zpracovány ani posouzeny žádné varianty provozu dráhového systému. Předložený předpoklad provozu pro variantu bez paralelní dráhy kroku 2014 v příloze 15, část C, předkládaný jako jediný možný a nevyhnutelný, je zcela evidentně účelově zkreslený s cílem odůvodnit výstavbu paralelní dráhy a vystrašit obyvatele v okolí dráhy 13/31 extrémním nárůstem provozu směrem na Prahu. Zcela zjevně není tento způsob provozu bez paralelní dráhy nutný a je provozně nesmyslný.

2.3. Připomínka 3

Limity provozu pro noční ani denní provoz nebyly stanoveny.

Deklarované omezení nočního provozu procentem pohybů z celkového počtu letů je z hlediska ochrany zdraví lidí před nejvíce škodlivým nočním hlukem zcela nedostatečné a není závazné, protože:

- deklarovaných 5% není stanoveno jako závazný a nepřekročitelný limit,
- není stanoven závazný a nepřekročitelný maximální počet letů, ke kterému by se toto procento vztahovalo,

- toto „omezení“ je navíc garantováno pouze v prohlášení představitelů oznamovatele, které je zcela nezávazné a nevynutitelné,

Procentuální omezení nočního provozu je navíc zcela nepřijatelné, protože tímto:

- není jakkoliv omezen počet letů za jednu konkrétní noc,
- není jakkoliv omezen počet nočních letů během jedné hodiny,
- není stanoveno rozložení letů během noci,

navíc, podle současných právních předpisů

- není žádným způsobem omezen noční provoz v zimním období,
- noční provoz v letním období je omezen výhradně hranicí OHP a tuto hranici OHP oznamovatel navrhuje rozšířit do délky i šířky,

Z výše uvedeného vyplývá, že noční provoz nebude ničím omezen, a proto OSPHD požaduje stanovit závazné limity rozvoje letiště a závazný limit nočního provozu s uvedením absolutního možného počtu pohybů za jednu konkrétní noc.

2.4. Připomínka 4 (OHP)

Nebyl splněn požadavek nerozšiřovat ochranné hlukové pásmo na již nyní obydlená území. Zvyšování počtu osob zasažených nadlimitním hlukem je absolutně nepřijatelné.

Vyhlášení OHP je oznamovatelem a zpracovateli prezentováno jako vstřícný krok vůči obyvatelům, ve skutečnosti ale znamená:

- c) zásah do vlastnických práv dotčených osob (majitelé pozemků a staveb) v tomto území
- d) zásah do práva na příznivé životní prostředí a do práva na ochranu zdraví dotčených osob - osoby žijící na tomto území, a to zejména v důsledku zatížení spadem a nadlimitním hlukem z provozu

Na území OHP mezinárodního letiště zejména nemusí být a nejsou dodržovány zákonné hygienické hlukové limity pro venkovní chráněný prostor, tyto limity stanovené z důvodu ochrany zdraví jsou trvale a neomezeně překračovány.

Míra zasažení ústavou zaručených práv dotčených občanů je značná, což znamená bezprecedentní porušení nejzákladnějších lidských práv.

Navrhovaný územní rozsah rozšíření OHP je zcela bezdůvodný, věcně nesprávný a neodpovídající provozu posuzovanému v Dokumentaci.

Zpracovatel navrhuje zásadní rozšíření OHP, a to údajně na stav provozu dráhového systému v roce 2020 s odvoláním na výpočtové modely použité při zpracování návrhu. Reálné nároky provozu uvedené v Dokumentaci na rozsah OHP jsou ale podstatně jiné, než uvádí a navrhuje zpracovatel, což je zřejmé z následujícího srovnání změn skutečného reálného provozu v roce 2006 a navrhovaného provozu v roce 2020, ve směru na Suchdol a ve vztahu k současnému rozsahu OHP. Údaje převzaté z Dokumentace a z podkladů hygienické stanice (2008) jsou uvedeny v následující tabulce:

Směr	Starý Suchdol 06L/24R		Šárecké údolí a Baba 06R/24L	
	den	noc	den	noc
Rok	průměrný počet pohybů za období květen - říjen			
2006	192	20	X	X
2008	203	26	X	X
2020	116	19	254	1
Změna denního provozu 2020 proti dráze 06L/24R v roce 2006	X	X	32%	X
Změna denního provozu 2020 proti dráze 06L/24R v roce 2008	X	X	25%	X
Změna, provozu 2020 na dráze 06L/24R proti roku 2006	-40%	-5%	X	X
Změna provozu 2020 na dráze 06L/24R proti roku 2008	-43%	-27%	X	X

Z výše uvedeného je zcela zřejmé, že provoz v posuzovaném roce 2020 neodůvodňuje požadované rozšíření OHP z důvodu nočního hluku.

Postupnou obnovou letadlového parku se sníží hluk o 1 dB, proti nejhoršímu stavu roku 2008 se počet nočních letů snižuje o 27%. V dokumentaci uváděným parametrům provozu musí vyhovovat z hlediska nočního hluku zcela spolehlivě stávající rozsah OHP, protože již nyní vyhovuje většímu nočnímu provozu a prodloužení OHP na stávající zastavěné území s obytnou zástavbou o 2 km až k Vltavě je zcela nedůvodné. Návrh rozšíření OHP tedy neodpovídá posuzovanému stavu provozu v roce 2020.

2.5. Přípomínka 4 (optimalizace provozu)

Optimalizace provozu nebyla provedena, žádné provozní varianty nebyly posuzovány.

2.6. Přípomínka 5

Požadavek na zohlednění konfigurace terénu nebyl akceptován.

2.7. Přípomínka 6

Riziko havárie v obydleném území nebylo posuzováno.

2.8. Přípomínka 8

Ve vztahu k počtu zasažených osob:

- nebyl stanoven celkový počet obyvatel zasažených různými hladinami hluku v okolí letiště
- nebyl stanoven celkový počet obyvatel zasažených nadlimitním hlukem,

- nebylo provedeno srovnání výchozího stavu (rok 2004), ani srovnávacího stavu (rok 2006) se stavem v roce 2020,
- nebyly prověřeny počty osob v území a jejich míra zasažení, údaje o počtech obyvatel k roku 2020 jsou zjevně nesprávné, obytná území Hanspaulka, Baba, Pobaba a Šárecké údolí nejsou do hodnocení vůbec zahrnuta,
- předškolní a školská zařízení byla zcela ignorována,
- ignorován vliv na domácí zvířata,

Synergické vlivy hluku ze silniční, železniční a letecké dopravy a hluku z motorových zkoušek nebyly posuzovány.

Ve vztahu k hodnocení vlivů na veřejné zdraví:

Příloha č. 20 Dokumentace, Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, je zpracována zcela chybně. Základní vady a nedostatky posouzení vlivu hluku na zdraví uvádíme v příloze 1, která je nedílnou součástí tohoto vyjádření.

3. Nesplnění požadavků zákona č. 100/2001 Sb.

a) náležitosti Dokumentace

Předložená dokumentace neobsahuje náležitosti striktně vymezené zákonem č. 100/2001 Sb. ve znění platném k datu oznámení záměru. Na tuto skutečnost bylo již MŽP upozorněno - viz kopie dopisu v příloze č.1. Dokumentace neobsahuje náležitost dokumentace dle § 8 odst. 1.a části B čl. I. odst. 2 přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., a to kapacitu (rozsah) záměru.

b) nesprávný způsob posuzování

Zákon požaduje posouzení vlivů záměru na životní prostředí v průběhu přípravy, výstavby, provozu a ukončení záměru (§ 5). Předložený záměr jednoznačně nepředpokládá ukončení a je prokazatelně dlouhodobý. V tomto případě nebylo vůbec provedeno posouzení provozu ani posouzení po etapách. Dokumentace posuzuje vliv provozu pouze 6 let od uvedení nové dráhy do provozu, což je naprosto nepřijatelný postup. Posuzovat vliv provozu dlouhodobého záměru se životností 50 a více let pouze k tomuto datu, je absurdní a zcela v rozporu se zákonem.

c) Uveden nesprávný výchozí stav

Zpracovatel protiprávně zaměnil výchozí a srovnávací stav, v dokumentaci není uveden správný výchozí stav, viz str.2, bod 4 přílohy 1 tohoto vyjádření.

4. Nesoulad s územně plánovací dokumentací

Předkládaný záměr není dán do 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.

5. Není posouzen vliv na EVL - NATURA „Kaňon Vltavy u Sedlce“

6. Nepřípustné ohrožení zdraví

I z chybné dokumentace záměru zpracované bez variant na základě neúplných a podhodnocených podkladů (např. nezahrnutí území Lysolají, Sedlce, Šáreckého údolí, Hanspaulky, Baby, Pobaby, části Bubenče a Vokovic, podhodnocené stavy obyvatel, ...) jednoznačně vyplývá, že záměr by způsobil překročení hygienických limitů hluku na územích se stávající hustou, obytnou zástavbou čím by došlo jednoznačně k ohrožení zdraví obyvatel.

7. Dokumentace se vůbec nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, který se bude vlivem leteckého provozu nepochybně dále zhoršovat a letecký hluk tak bude dlouhodobě ohrožovat zdraví obyvatel, žijících v okolí letiště.

8. Dokumentace nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem, a to zejména ve vztahu k regulaci nočního provozu (blíže příloha 1 tohoto vyjádření)

9. Dokumentace nebyla zveřejněna v souladu se zákonem

Na www.cenia.cz/eia nebyly zveřejněny textové části příloh dokumentace.

Dokonce ani na CD rozesílaném na dotčené úřady, obce a městské části není část přílohy č. 15 - dopis Ministerstva zdravotnictví ze dne č. j. 49902/2009-OVZ-32.3. -19.10.09

Na www.cenia.cz/eia byla zveřejněna Příloha č. 2 Mapa k seznamu dotčených obcí. Tato mapa zobrazuje navrhovaný stav OHP z roku 2007, který neodpovídá návrhu OHP předkládaného oznamovatelem a zpracovatelem v dokumentaci z prosince 2009.

Shrnutí

- Zpracovatel v průběhu celého procesu EIA neodstranil nedostatky a vady dokumentace, na něž by upozorňován,
- Nebyl schopen prokázat únosnost záměru pro životní prostředí a zdraví obyvatel,

Vypořádání:

1. Viz vypořádání typických připomínek č. 1, 2, 4, 12. Příloha č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. (obsah dokumentace) neobsahuje kapitolu „vypořádání vyjádření k původní dokumentaci“, která není povinná.

2.1. Viz vypořádání typických připomínek č. 3.

2.2. Viz vypořádání typických připomínek č. 1 a 4.

2.3. Viz vypořádání typických připomínek č. 1.

2.4. Viz vypořádání typických připomínek č. 2.

2.5. Viz vypořádání typických připomínek č. 4.

2.6. Požadavek na zohlednění konfigurace terénu byl komentován v jednotlivých studiích.

2.7. V rámci dokumentace bylo provedeno podrobné Hodnocení možného ohrožení skládky Ďáblice leteckým provozem letiště Praha Ruzyně, ze kterého je možno usuzovat na přijatelnou míru rizika.

2.8. Viz vypořádání typických připomínek č. 12 a 3.

3.a) a 3b) Viz vypořádání typických připomínek č. 1.

3.c) Dle §5 odst. 2 zák. č. 100/2001 Sb. vychází proces EIA ze stavu životního prostředí v dotčeném území v době oznámení záměru – tj. v roce 2004 – definováno v Oznámení EIA. Příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. požaduje provést charakteristiku současného stavu životního prostředí a to je také v dokumentaci provedeno.

4. Viz vypořádání typických připomínek č. 7.

5. V průmětu OHP se nachází jen část nespojitě vymezené EVL, a to části PP Sedlecké skály a PP Zámky. Předmětem ochrany jsou přírodní stanoviště, nikoli druhy živočichů (včetně prioritních). S podklady ohledně charakteru EVL bylo možno oficiálně nakládat až po nabytí účinnosti NV č. 371/2009 Sb. v listopadu 2009, kdy již byly části doplněné dokumentace, týkající se přírody a krajiny, zkompletovány. Zpracovatel posudku vyžádal aktuální stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody, které je uvedeno v příloze.

Viz vypořádání typických připomínek č. 6.

6. Viz vypořádání typických připomínek č. 3.

7. Viz vypořádání typických připomínek č. 1.

8. Viz vypořádání typických připomínek č. 3.

9. Příslušný úřad je povinen dle §8 odst. 2 zák. č. 100/2001 Sb. zveřejnit alespoň textovou část dokumentace. Uvedená mapa sloužila pro stanovení obcí dotčených hlukem z leteckého provozu, nikoli jako součást záměru.

O. s. přátel Hendlova dvora

Příloha 1

Požadavek Ministerstva životního prostředí na dopracování dokumentace uvedený v rozhodnutí č. j. 21550/ENV/08 takto:

Stanovit maximální únosnost území (se zřetelem na specifiku pražského prostředí značné zasaženého negativními vlivy dopravy, omezenou kapacitu komunikační sítě M1. m. Prahy, vysokou koncentrací obyvatel žijících již nyní v negativně zatíženém životním prostředí a další významné charakteristiky území) ve vazbě na kapacitu letiště a s ohledem na ostatní funkce v území a na jejím základě stanovit meze pro růst letiště, stanovit a vyhodnotit maximálně možný rozvoj letiště, včetně časového předpokladu, nebyl splněn ve vztahu k únosné zátěži území z hlediska zdraví obyvatel.

RNDr. Tomáš Bajer, CSc. tedy nepřipouští, že by letecký hluk při překročení hlukových limitů mohl poškozovat životní prostředí a tvrdí, že není nutné posuzovat jeho únosnost dle zákona 17/1992 Sb.. Předpokládá a tvrdí, že provozovatel letiště je tedy oprávněn vytvářet jakýkoliv neomezený hluk bez nutnosti zkoumat únosnost a že se prokazatelné překračování hygienických limitů „vyřeší“ z hlediska životního prostředí i zdraví rozšířením ochranného hlukového pásma (dále jen OHP), kde prostě hygienické limity nebudou platit.

Zpracovatel již předem deklaruje, že neposuzuje akustickou zátěž z hlediska únosnosti pro zdraví obyvatel, ale tvrdí, že únosnost záměru bude záviset na počtu osob, které se do území přistěhují nebo se zde narodí. Cílem tedy pro zpracovatele překvapivě není posoudit

škodlivost hluku na zdraví současných i budoucích obyvatel, ale dokázat, že únosnost nezávisí na změně hlukové zátěže, ale zejména v nárůstu osob v OHP.

Problém tedy dle zpracovatele není ve zdvojnásobení kapacity letiště, neomezeném růstu hluku a zasažení nových území hlukem, ale v případném zvyšování počtu obyvatel v OHP.

Stanovisko nebo názor zpracovatele, zda záměr ohrozí nebo neohrozí zdraví obyvatel není uveden, stejně tak chybí informace, zda je záměr z hlediska zdraví přijatelný, nepřijatelný nebo přijatelný za nějakých podmínek. Z Posouzení naprosto nevyplývá, jaký počet osob zasažených hypertenzí, myokardem, rušením spánku či obtěžováním je pro zpracovatele po realizaci záměru přijatelný, přestože k těmto jevům i podle zpracovatele dojde, ani kde jsou limity záměru, jehož negativní vlivy na zdraví budou trvale stoupat. Posouzení jako součást dokumentace, která má být jedním z podkladů pro územní řízení i pro správní řízení o vymezení OHP, je zcela vadné a nepoužitelné.

Je zřejmé, že i přes chyby v hodnocení vlivu na zdraví a záměrnou absenci celkového hodnocení vlivu na zdraví z Posouzení vyplývá, že záměr ohrožuje zdraví obyvatel, zvyšuje počet osob zasažených hlukem, překračuje hygienické limity hluku. Ani toto zcela účelové a vadné Posouzení nemůže zakrýt fakt, že lokalita v obydlených územích metropole je nevhodná pro rozšiřování provozu.

Konkrétní chyby, vady a nedostatky v Posouzení

1. Ve výčtu hodnocených lokalit prokazatelně chybí území MČ Lysolaje a část MČ Praha 6 - Sedlec, která rovněž leží v navrhovaném OHP a která by byla zasažena leteckým hlukem. Bezpochyby však budou zasaženy i další lokality MČ Praha 6 jako je Šárecké údolí, Vokovice, sídliště Červený vrch, část rezidenční čtvrti Hanspaulka i Baba, ale nepochybně i pražská ZOO. Tímto způsobem jsou zkresleny - sníženy veškeré počty osob zasažených hlukem uváděné v Posouzení. Výběr území je zcela účelový, nesprávný a nekompletní a neposkytuje informaci o celkovém dopadu záměru na obyvatele.

2. Zpracovatel neprovedl synergii negativních vlivů z jednotlivých zdrojů hluku s odůvodněním, že v legislativě ČR neexistují limity pro synergické působení hluků a že nebylo možno z ČSÚ získat údaje o obyvatelích. Dlouhý výklad zpracovatele o nejistotách a nedostatečných podkladech, nemožnosti vytvořit matematický model (shodou okolností byl v roce 2009 vytvořen obdobný synergický model pro potřeby konceptu územního plánu) je pouze snaha o alibistické odůvodnění skutečnosti, že se vůbec nepokusil najít nejvíce kritická místa z hlediska zdraví obyvatel. Nebylo tedy identifikováno území ani počet obyvatel, kteří mohou být současně zasaženi více druhy i nadlimitního hluku. Tato území i obyvatelé přitom zcela jednoznačně a prokazatelně existují v obcích a městských částech v okolí letiště plošně zasaženého dlouhodobým a neodstranitelným hlukem z letecké dopravy. U těchto osob s kumulací dvou nebo více nadlimitních hluků bude riziko všech onemocnění pravděpodobně větší, ale situaci těchto obyvatel zpracovatel vůbec neřeší a neposuzuje.

Zpracovatel se tak evidentně účelově vyhnul konstatování, že by záměr zvýšil hluk v území zatíženém hlukem z jiné dopravy a že mnohá další místa budou pro trvalé bydlení nevhodná právě z důvodu kumulace více negativních vlivů.

3. Zpracovatel na str. 8 uvádí veřejnost i úřady v omyl tvrzením o tom, že byly vyhodnocovány nějaké varianty. Nejedná se o žádné varianty umístění dráhy nebo řešení následného provozu, ale pouze o stav bez paralelní dráhy v roce 2006 a stav s paralelní

dráhou v roce 2020. Žádné varianty výstavby dráhy ani varianty provozu na novém dráhovém systému nebyly z hlediska zdraví v Posouzení vyhodnocovány. Pokud by se zpracovatel seznámil s politikou územního rozvoje a s platnou územně plánovací dokumentací - zásadami územního rozvoje a územním plánem včetně posouzení SEA v těchto dokumentech, zjistil by, že ani v těchto dokumentech varianty provozu letiště v Ruzyni nebyly řešeny.

4. Zpracovatel na str. 8 dále uvádí veřejnost i úřady v omyl informací, že stav životního prostředí v roce 2006 je výchozí stav záměru, což je zcela nepravdivé. Výchozí stav je zcela jednoznačně definován zák. 100/2001 Sb., jedná se o stav v době oznámení záměru, tedy v tomto případě o stav k roku 2004. Stav k roku 2004 jako výchozí stav byl uveden v oznámení záměru i ve zjišťovacím řízení a v jeho závěrech, byl jasně definován a popsán i v dokumentaci předložené k projednání v roce 2007. Stav k roku 2006 je pouze stavem srovnávacím. V aktuální dokumentaci i v Posouzení však výchozí stav zcela chybí.

5. Zpracovatel pracuje s nesprávnými údaji o počtu osob

a) Ohledně odhadu počtu obyvatel ve vybraných obcích a MČ v okolí letiště zpracovatel odkazuje na údaje v tab. Č. 17 přílohy č. 28 dokumentace, která byla zpracována odbornou firmou. Údaje uvedené v Posouzení však neodpovídají údajům v žádné tabulce v příloze č. 28 a jsou např. pro MČ Suchdol nižší, než uvádí odborná firma.

b) Počet obyvatel předpokládaný odbornou firmou pro rok 2020 např. pro oblast Suchdola (6695 obyvatel), tedy pro oblast s největším, počtem obyvatel zasažených hlukem, je prokazatelně extrémně podhodnocený a bude dosažen již v průběhu roku 2011, jak vyplývá z následující tabulky (podklad MČ Praha - Suchdol):

data k 30.9.	počet obyvatel	meziroční nárůst	
		obyvatelé	procenta
2009	6 311	221	3,6%
2008	6 090	182a	3,1%
2007	5 908	175	3,1%
2006	5 733	X	X

Na problém s neodpovídajícími údaji o obyvatelích bylo upozorněno již v rámci připomínek k dokumentaci v roce 2008.

c) Nesprávný předpoklad rozvoje území

Zpracovatel předpokládá umístění celého nárůstu obyvatel do stávajícího obytného území, dle sdělení zpracovatele v zájmu bezpečnosti. Rozvojové plochy bydlení v okolí dotčených MČ jsou však i směrem k letišti (z druhé strany je často zeleň a chráněná území), výstavbu v těchto územích směrem k letišti předpokládá i koncept ÚP Prahy. Tvrzení o tom, že umístění celého nárůstu obyvatel do stávajícího obytného území je na straně bezpečnosti výpočtů negativních vlivů, je nesprávné.

Zpracovatel, aniž by se obrátil na dotčené MČ a obce, uvádí ničím nepodložená a vymyšlená čísla o počtech osob. Posouzení prokazatelně pracuje s nesprávnými údaji o počtu osob.

6. Na str. 8 uvádí zpracovatel pojem „Stav v roce 2020, tj. cílový po realizaci paralelní RWY 06R/24L při dosažení cílové kapacity“.

Zpracovatel manipuluje s pojmy cílový stav a cílová kapacita a vytváří dojem, že někde v dokumentaci záměru nebo v územně plánovací dokumentaci je stanovena cílová nebo maximální kapacita v souladu s připomínkami i požadavkem MŽP a že tato bude dosažena v roce 2020. Tak tomu ale v žádném případě není. Jedná se pouze o účelovou manipulaci zpracovatele s cílem propojit pojmy cílový stav a cílová kapacita se stavem provozu v roce 2020, aby nemusel hodnotit další nárůst provozu po roce 2020.

Jedná se o pokračování snahy všech zpracovatelů dokumentace i příloh vyhnout se za každou cenu uvedení maximální kapacity záměru.

RNDr. Tomáš Bajer, CSc. v kapitole B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru na str. 22 textu dokumentace, pouze uvedl, že oznamovatel stanovil „cílové kapacity záměru pro předpokládaný rok 2020“ a uvádí údaje o provozu k tomuto roku. V dalším textu se již účelově tento nazývá „cílovou kapacitou“. I z textu dokumentace na straně 22 je však zřejmé, že se nejedná o cílovou kapacitu záměru a už vůbec ne o maximální kapacitu záměru rozšíření letiště. Jedná se výhradně o určitý stav rozvoje letiště k roku 2020, který provozovatele k ničemu nezavazuje a naprosto nic nevypovídá o stavu provozu a souvisejícím hluku po roce 2020. Žádná informace o tom, že se u tohoto záměru jedná o stav z hlediska provozu a hluku limitní nebo nepřekročitelný, v dokumentaci není. Kapacita (rozsah) záměru tedy v dokumentaci zcela chybí.

Za zásadní pochybení Posouzení je nutno považovat:

- zpracovatel zcela opomíjí dlouhodobý trvalý charakter záměru a nehodnotí, ani neupozorňuje na zvyšující se ohrožení zdraví po roce 2020 v důsledku stále rostoucího provozu,
- zpracovatel navíc vytvořil dojem, že posuzuje maximální kapacitu záměru - v nejlepším případě neví, co vlastně posuzuje a jedná se minimálně o nedbalost.

Je nutné konstatovat, že nebyl posouzen vliv dlouhodobého záměru na zdraví obyvatel dle požadavku zák. 100/2001 Sb.

7. Noční provoz v roce 2020

Zpracovatel uvádí: Navrhovaná provozní opatření ke snížení hluku omezují rozsahu provozu v noční době na nejvýše 5% z celkového počtu pohybů.

Vzhledem k tomu, že

- platná legislativa omezuje noční provoz pouze nepřekročením hluku za hranicí OHP a provozovatel navrhuje zásadní rozšíření OHP kvůli nočnímu hluku,
- není uvedena maximální kapacita jako neměnný parametr (viz ad 6 a slovní hra s cílovou kapacitou), není tedy ani zřejmý počet nočních letů např. v roce 2021, který bude záviset na aktuálním rozsahu provozu omezeném pouze maximální kapacitou letiště,
- provozovatel nemá toto proklamované omezení nikde závazně uvedeno, dokonce i v nezávazném akčním plánuje tento požadavek označen pouze jako žádoucí,

- nezávaznost a předpokládané nedodržování tohoto údajného omezení nočního provozu je zřejmé i z navrhovaných podmínek platnosti OHP v příloze 16, kde je uvedeno, že OHP by pozbylo platnosti při pravidelném nočním leteckém provozu nad kvótu, vypočtenou z aktualizovaných dat (po vyhodnocení dopadů),
- garance GŘ jsou pseudogarancemi, neznamenají žádný v budoucnosti vynutitelný závazek omezení nočního provozu. Letiště Ruzyně se dlouhodobě a zcela systematicky brání jakémukoliv právně vynutitelnému omezení provozu počínaje akčními plány, přes PUR, ZUR, ÚP včetně jednání s obcemi a MČ,
- závazek na 5% letů je navíc v garanci omezen na rok dosažení „ cílové kapacity“ tedy na rok 2020, na roky předtím ani potom se tato garance GŘ nevztahuje,
- často zpracovatelem uváděných 40 letů za noc opět není nikde závazně stanoveno a navíc se jedná o průměrný počet letů v noci od května do října - absolutně nic neomezuje počet letů za jednu konkrétní noc nemluvě o rozložení letů během noci,

Ize konstatovat, že noční provoz před rokem 2020 ani po roce 2020 není v podstatě nikým a ničím omezen a zpracovatel tuto skutečnost naprosto pomíjí. Zpracovatel zcela ignoruje a do svých závěrů nebo doporučení nepromítá ani jím uváděná doporučení WHO o počtu nočních letů.

8. Bez výhrad, připomínek a bez požadavku na předložení jiných variant akceptuje zpracovatel návrh opatření na snížení hluku - viz příloha 15 a příloha garancí GŘ. Z těchto opatření přitom zcela jednoznačně vyplývá, že více než 90% leteckého provozu v ČR (dle zpracovatele) má být při existenci tří drah (!) trvale a dlouhodobě zkoncentrováno s výjimkou mimořádných situací, tedy prakticky 365 dnů v roce a navěky, do úzkého pruhu území v okolí hlavního města takto:

- všechna denní přistání na jedné dráze přes Suchdol, Lysolaje, Nebušice,
- všechny denní starty na jedné dráze směr Jeneč, Unhošť
- všechny neomezené noční starty a přistání na staré dráze
- v obydleném území se budou striktně dodržovat trajektorie

Tato opatření a podobné úvahy by měly smysl v případě, že by se jednalo o neobydlené území se stavební uzávěrou nebo pokud by došlo k vystěhování obyvatel z tohoto území. V našem případě se jedná o obydlené území již od cca 13. století a podobná opatření nepochybně poškodí zdraví obyvatel pod letovými tratěmi. Paradoxní je, že téměř jakýkoliv jiný způsob provozu by měl být ke zdraví obyvatel šetrnější než to, co je navrženo.

Opravdu zpracovatele nenapadlo, že při existenci tří drah je koncentrace provozu v obydleném území to nejhorší možné řešení? Že rozložení hlukové zátěže při rozumném omezení provozu by zajistilo přijatelné prostředí i spánek celému okolí?

Bezvýhradné akceptování navrženého provozu zpracovatelem potvrzuje ne odbornost nebo zjevnou nedbalost autorizovaného zpracovatele.

9. Ignorování doporučení WHO

Zpracovatel sice konstatuje s odkazy na odborné podklady, že:

- roste rušení spánku s maximální hladinou akustického tlaku A (dále jen „ L_{Amax} “), resp. při nízké ekvivalentní hladině akustického tlaku ($L_{Aeq,T}$) ovlivňuje negativně spánek, už malý počet hlukových události s vyšší hladinou akustického tlaku,
- je třeba v případě, leteckého hluku, hodnotit i L_{Amax} nebo hladinu hlukové expozice (dále jen „SEL“) nejhluchnější hlukové události a zároveň počet těchto událostí,
- pravděpodobnost probuzení osob roste s počtem hlukových událostí, přičemž největší pravděpodobnost probuzení je při intervalu 40 minut,
- podle aktualizovaného doporučení WHO L_{noc} tj. hladina v noční době, neměla v okolí staveb, přesáhnout 42 dB,
- hladina $L_{noc} = 40$ dB je pak uváděna jako prahová hodnota pro užívání prášků na spaní a sedativ, v interiérech budov by hodnoty L_{Amax} neměly přesáhnout hodnoty 42 dB, protože od této hodnoty narůstá počet vědomých probuzení [16]. 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,
- nejvyšší stupeň rušivosti mají zřejmě hlukové události situované až ve druhé třetině noci,
- za účinné opatření ke snížení expozice v noční době s pozitivním efektem na lepší usínání obyvatel v oblasti zasažené hlukem z letecké dopravy se proto považuje utlumení leteckého provozu během noci, a pokud je provoz nezbytný, směřovat jej do první části noci,
- v hlučných lokalitách nedochází k adaptaci (přizpůsobení se) obyvatel na rušení spánku ani po víceleté expozici,
- WHO doporučuje použít cílovou hladinu $L_{noc} = 40$ dB při hodnocení zdravotních rizik u nových projektů např. dálnic, železnic, letišť nebo plánování.

ale nic z výše uvedeného v rámci svého hodnocení neuplatňuje ani nepožaduje, což je alarmující a nepochopitelné.

Zpracovatel se snaží tento nesoulad s názory WHO zcela alibisticky a nesmyslně obejít tvrzením, že:

„V případě nové RWY na Letišti Praha Ruzyně se však nejedná o „vnesení“ 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“.

K této nehoráznosti je třeba uvést:

- záměr nerozšiřuje stávající provoz letiště na současném dráhovém systému, ale buduje zcela novou dráhu se zcela novým dráhovým systémem, režimem provozu, zaměřením letiště, ochranným pásmem. Po zprovoznění nové dráhy by vzniklo letiště s kapacitou drah 400 000 a více letů za rok. V případě pochybností o uvedeném odhadu kapacity letiště se dvěma paralelními drahami lze odkázat na letiště Gatwick (1 dráha kratší než v Ruzyni) či La Guardia (2 dráhy 4/22, 13/31),

- záměr zcela jednoznačně a prokazatelně vnáší hluk do území nyní leteckým hlukem nezasazených,
- nezbytnost nočního provozu nebyla dokladována, navíc noční hluk lze snížit bez potřeby výstavby nové dráhy optimalizací a zejména respektováním omezení provozu v platných územních rozhodnutích,
- snížení noční hlukové expozice obyvatel po stavbě nové dráhy není jakkoliv závazně zajištěno, počet letů v noci není závazně omezen (viz výše),
- zpracovatelé i provozovatel tvrdí, že nová dráha umožní snížit hluk v noci, ale navrhuje se rozšíření ochranného pásma z důvodu nočního hluku!? (viz dále).

Pro zpracovatele není několik tisíc obyvatel nově zasažených hlukem vnášením nového hluku do území, zcela nesprávně hodnotí situaci po výstavbě dráhy a připouští ohrožení zdraví obyvatel nad rámec doporučení WHO.

10. Nevysvětlitelný nárůst hluku a záhadný požadavek na rozšíření OHP z důvodu nočního provozu.

Například v oblasti Suchdola je konstatován zvýšený počet obyvatel zasažených vyšší hladinou nočního hluku v roce 2020 proti stavu v roce 2006. Tento údaj je naprosto nesmyslný, protože:

- počet letadel v noci by měl poklesnout proti stavu z roku 2006 z celkem 46 letů na letišti na předpokládaných 40 letů v noci, konkrétně na dráze 24R/06L ze 40 letů na 38 letů
- byly zpřísněny požadavky na letadla, která mohou přistávat a předpokládají se tišší letadla, počet obyvatel na Suchdole by dle předpokladu zpracovatele sice vzrostl o 17 %, tyto obyvatele ale zahrnul zpracovatel do současného obydleného území „počet nových obyvatel (vyšší předpokládaný počet obyvatel) byl umístěn do - lokalit stávající zástavby, kde byl přerozdělen do hlukových pásem“

Noční hluk by tedy měl dle všech fyzikálních zákonů i elementární logiky poklesnout a i při zvýšeném počtu obyvatel alokovaných na stejném území by v žádném případě nemělo dojít k zasažení obyvatel vyššími hladinami nočního hluku oproti současnému stavu. Obydlené území Suchdola bylo a je mimo stávající OHP a podle všech současných tvrzení provozovatele i hygienické stanice nedochází i při podstatně zvýšeném nočním provozu v letech 2007 a 2008 k překračování hygienických limitů. Je tedy nemožné, aby zde byly osoby vysoce rušeny nočním hlukem.

Zpracovatel ale konstatuje (viz tab. str. 87), že počet všech rušených osob i silně rušených osob v noci se k roku 2020 zdvojnásobí, přestože se počet obyvatel navýší pouze o 17% a navíc je zde předpokládán nárůst osob zasažených vyššími hladinami hluku. Tento údaj je potvrzen i v tab. na str. 37 i v textu na str. 46.

Z výše uvedeného vyplývá, že návrh provozovatele na rozšíření a prodloužení stávajícího ochranného pásma o 2 km až k Vltavě právě z důvodu nočního hluku je zcela nedůvodný, nelogický a nesmyslný. OHP, které vyhovuje pro současných celkových 56 - 58 nočních letů najednou nevyhovuje pro 40 nočních letů, navíc od údajně tišších letadel než v roce 2006.

Generální ředitel poskytuje garance za opatření na snížení nočního hluku a výsledkem dokumentace je požadavek na rozšíření OHP z důvodu nočního provozu?!

Vysvětlení těchto absurdit není asi mnoho:

- generální ředitel si není zcela jist omezením nočního provozu a hlavně jeho dodržením,
- letiště nehodlá dodržet omezení nočních letů a OHP je projektováno na zcela vyšší kapacitu nočního provozu,
- letiště nehodlá dodržet navržený provozní režim dráhového systému a bude dráhy ve dne střídát a zvyšovat počty letů,
- zpracovatelé dokumentace nerozumí hlukové problematice (téměř vyloučeno),
- dokumentace je vadná a vykazuje nevěrohodné údaje.

Rozšiřování OHP z důvodu nočního provozu je zcela neakceptovatelný návrh pro obce, obyvatele a snad i hygieniky a noční provoz nelze zvyšovat za účelem zisku provozovatele na úkor zdraví obyvatel. Je neakceptovatelné, že zpracovatel bez problémů připouští rozšiřování OHP z důvodu nočního hluku.

11. Zpracovatel bez ověření prezentuje zcela nepravdivé informace a vychází z nich při hodnocení:

„V rámci dosažení shody ve vedení hranice nového ochranného hlukového pásma (dále jen „OHP“) se všemi dotčenými obcemi a městskými částmi hl.m. Prahy respektovalo letiště Praha, a.s. požadavky vyplývající z platných územních plánů dotčených subjektů a usnesení jednotlivých zastupitelstev, z čehož vyplývá, že území OHP v katastrálních územích dotčených subjektů bude ve většině lokalit větší než území vytyčené limitní izofonou.“

Toto tvrzení je zcela nepravdivé, uvádí v omyl dotčené úřady i veřejnost. Obce a MČ nově zasažené hlukem i zřizování OHP, tedy Lysolaje, Suchdol, Nebušice, Hostivice jednoznačně odmítly rozšiřování OHP na svá obydlená území. K žádné dohodě s těmito obcemi a MC nově zasaženým hlukem nedošlo.

Zpracovatel dále naprosto opomíjí vztah hranice OHP a rozsahu (zejména nočního) provozu v daném území - čím větší OHP, tím je dle legislativy možný větší noční i denní provoz.

12. Nesprávné a nedostatečné vyhodnocení obtěžování hlukem

str.32 ...kvůli možnosti porovnat stav výchozí (rok 2006) a cílový (rok 2020) musel zpracovatel použít srovnatelné vstupní údaje. tj. uvažuje hodnoty L_{dvn} až od hladiny 50 dB. Důvodem je skutečnost, že v podkladech pro rok 2006 nebyly údaje týkající se počtu obyvatel exponovaných hladinami pod 50 dB pro zpracovatele k dispozici.

Zpracovatel nezahrnul do hodnocení osoby obtěžované hlukem do hladiny L_{dvn} 50 dB, se zdůvodněním, že neměl podklady. Toto vysvětlení nelze přijmout, protože:

- údaje o počtu osob v území v roce 2006 mají zpracovatelé k dispozici, využili jich např. při hodnocení rušení spánku pomocí L_n a případně je bylo možno dopočítat,
- údaje nejsou zjišťovány měřeními a sčítáním obyvatel na místě, ale početními postupy na základě výpočtových modelů a hlukových pásem,

- zpracovatelé měli k dispozici cca 2 roky od vrácení dokumentace resp. 5 let od roku 2005, aby si tyto údaje dopočítali,
- v průběhu posledních let zpracovatelé zpracovali např. ukazatele L_n , L_{dn} pro všechny druhy dopravy včetně synergie pro koncept územního plánu, L_{dvn} , L_n pro hlukové mapy, podklady pro zprávu o hlukové situaci,... a není důvod, aby nebyl k dispozici pro posouzení obtěžování hlukem technický stejný podklad, jako pro rušení spánku
- zpracovatel se staví do pozice nesvéprávného pracovníka odkázaného výhradně na předané podklady bez možnosti požádat o doplnění nebo ověření podkladů, navíc nikde neuvedl, že mu bylo poskytnutí nebo vypracování takových podkladů odepřeno.

Vyhodnocení obtěžování obyvatel je tedy nesprávné a neúplné, protože nezahrnuje všechny rušené obyvatele.

13. Chybná filozofie zpracovatele Posouzení

Zpracovatel, jak vyplývá z celé přílohy 20, je přesvědčen, že vůbec nezáleží na míře zasažení obyvatel hlukem, ale výhradně na počtu osob zasažených hlukem. Tato děsivá úvaha vede následně k bezvýhradnému akceptování koncentrace veškeré letecké dopravy v ČR do obydleného území, na jednu dráhu a ke zvrácené obhajobě výhodnosti a správnosti tohoto řešení ve smyslu - počet osob ohrožených nejvyššími hladinami hluku dle výsledků hodnocení sice vzroste, ale v jiném území se pro cca 100 000 obyvatel sníží počet nočních letů z 1 - 2 letů za noc na nulu. Tento navrhovaný přesun již nyní maximálně omezeného provozu z dráhy 13/31 na dráhu 24/06 dokonce vyzdvihuje zpracovatel jako přínos záměru. Jedná se o zcela zjevný diskriminační přístup a nerovnost v posuzování práva na ochranu zdraví.

Zpracovatel s touto filozofií a vnímáním ochrany zdraví evidentně není schopen řádně posuzovat vlivy hluku na zdraví obyvatel.

14. Provoz současného letiště

Zpracovatel tvrdí na str. 41: Provoz na stávajícím dráhovém systému by byl v tak dlouhodobém výhledu odlišný a v současné době obtížně predikovatelný (odhadnutelný) proto nelze provést srovnání (roku 2006 a 2020) Toto tvrzení je zcela neopodstatněné, protože:

- letiště tvrdí, že cca do r. 2015 dosáhne maxima své současné kapacity, které jistě zná,
- noční provoz je na hranici únosnosti a v rámci daného OHP jej nelze navýšit,
- dráha 13/31 je pro navyšování provozu uzavřena těmito dokumenty: PUR, ZUR, Akční plány, AIP ČR, dlouhodobá smlouva s Prahou 6 se statisíčovými sankcemi za porušení, ...jakékoliv úvahy o možnosti nebo hrozbě v podobě přenesení či zvýšení provozu na 13/31 jsou tedy nesmyslné.

Co je na predikci provozu na stávajícím dráhovém systému složité není jasné, tvrzení zpracovatele je nesprávné, tento provoz a rozsah současného letiště lze predikovat lépe než cokoliv jiného. Skutečný důvod neprovedení srovnání musí být evidentně jiný.

15. Posouzení nárůstu infarktu myokardu (IM) a hypertenze (HT)

Posuzování těchto onemocnění je zcela zmatené a neúplné, protože:

- v případě hypertenze používá zpracovatel pouze ukazatel noční hlukové zátěže L_n a zcela ignoruje vliv denní hlukové zátěže na hypertenzi. Výsledkem tohoto postupu zpracovatele je, že v území zasaženém nadlimitním hlukem „pouze“ od 6:00 do 22:00 hodin je nulové riziko hypertenze, a v území zasaženém hlukem ve dne i v noci denní provoz žádným způsobem nezvyšuje riziko hypertenze vyvolané nočním provozem,
- v případě infarktu myokardu používá ukazatel L_{dvn} a hodnotí rizika pro celodenní hlukovou zátěž, což vypadá rozumně, ale zpracovatel se omlouvá, že nemohl použít namísto L_{dvn} ukazatel denní zátěže L_{den} (proč by se měla vynechat z hlediska vlivu na srdce noční hluková zátěž, není jasné),
- zpracovatel jedním ukazatelem L_{dvn} posuzuje vliv leteckého hluku na vznik infarktu myokardu na třech typech území s odlišným navrhovaným časovým průběhem provozu (1. území s denním provozem, 2. území s nočním provozem, 3. území s provozem ve dne v noci). Využití pro hodnocení celého území ukazatel L_{dvn} (celodenní obtěžování s penalizací nočního hluku, který je evidentně nejhorší pro zdraví) je logické, ale zpracovatel bohužel některé lokality nesmyslně a nesprávně úplně vyřadil z hodnocení s odůvodněním, že se pro ně tento ukazatel nehodí. Dokládá to komentář na str. 54 u oblastí zasažených pouze nočním hlukem, tedy u lokality Horoměřice a Přední Kopanina. Zpracovatel tvrdí, že použití ukazatele L_{dvn} je v těchto lokalitách nevhodné, protože tato území jsou zasažena „pouze v noci“ a ukazatel L_{dvn} tomto území zahrnuje neoprávněně penalizaci nočního provozu ve výši 10 dB (stanovenou mj. dle metodiky EU ve vyhl. 523/2006 Sb.), která by v těchto lokalitách dle názoru zpracovatele zbytečně zvyšovala hladinu L_{dvn} :

L_{dvn} znamená „penalizaci“ noční hladiny 10dB, tudíž posouzením dle L_{dvn} v tomto konkrétním případě jednoznačně není vhodné pro lokality Horoměřice a část Přední Kopaniny, které budou v roce 2020 při provozu paralelní RWY exponovány zejména v noční době, ale v denní době izofona $L_{Aeq} 16h = 60$ dB jejich území prakticky nezasáhne (hladina vyšší než 60 dB je hranicí pro možné navýšení rizika - viz výše tabulka č. 9). Vzhledem k 10 decibelové penalizaci noční hladiny se navýší hladina L_{dvn} a tedy posouzení podle ní je zavádějící pro lokality v denní době méně zatížené.

Zpracovatel se vůbec neorientuje v hodnocení hluku dle L_{dvn} , protože když hodnotí zdravotní rizika infarktu jediným ukazatelem, je naopak zcela jednoznačně správné, že musí vzít v potaz největší nebezpečnost nočního hluku a patřičněji „ocení“ penalizací 10dB.

Zpracovatel zcela vyřadil Horoměřice a Přední Kopaninu z hodnocení rizik infarktu a vykazuje tedy v těchto obcích nulové riziko infarktu od leteckého hluku. Přestože je mnohokrát i v Posouzení uváděno, že největší problém pro zdraví představuje u leteckého provozu noční hluk, který má v těchto obcích trvat bez řádných omezení provozu 365 dnů v roce a který má přesahovat i v průměrných hodnotách doporučení WHO na počet nočních letů a přestože prokazatelně nejsou v rámci dokumentace ani v rámci UPD jakkoli vyloučeny opakované běžné stavy s počtem 60 - 70 i více letů za noc, vykázal zpracovatel u těchto takto těžce zasažených oblastí riziko navýšení infarktu jako nulové!

Je zřejmé, že zpracovatel nad uváděnými čísly nepřemýšlel ani je dále nehodnotil, protože jinak by musel dříve nebo později zjistit zjevný rozpor - předpokládaný nárůst hypertenze v Horoměřicích a Přední Kopanině je 100% proti stavu roku 2006 ale u infarktu vychází v těchto obcích proti stavu roku 2006 100% pokles.

Zpracovatel se naprosto neorientuje v problematice hlukových ukazatelů a není schopen hodnotit zdravotní rizika u tohoto záměru.

16. Zpracovatel se naprosto nezabýval posouzením záměru z hlediska zákona č. 258/2000 Sb. a nařízení vlády č. 148/2006 Sb., přestože z těchto zákonů je v Posouzení bohatě citováno. Žádné hodnocení, zda budou nebo nebudou po realizaci záměru dodrženy hygienické limity na ochranu zdraví na území, které je ve všech stupních platné územně plánovací dokumentace označeno jako plochy pro bydlení, není v posouzení uvedeno.

17. Rozporuplnost Posouzení

Zpracovatel obecně konstatuje, že by se nemělo stavět v blízkosti leteckých tratí a že obytná výstavba v lokalitách zatížených nadlimitním venkovním hlukem je značně problematická až vyloučená:

„novou obytnou zástavbu nelze do lokalit nadlimitně zatížených hlukem vůbec umisťovat (viz vyhláška č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření, kde z přílohy č. 4. odst. 8., vyplývá, že žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo o změně stavby musí obsahovat „návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí“ za pism.f) hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb, což je v případě hluku z leteckého provozu prakticky nereálné“.

Přes zjištění zpracovatele o nárůstu zdravotních rizik a přes výše uvedené konstatování zpracovatel:

- nečiní vůbec žádný závěr z toho, že z výše uvedeného zcela jasně vyplývá, že území OHP není ze zdravotních důvodů vhodné k trvalému bydlení a přehlíží skutečnost, že na území plánovaného OHP již nyní trvale bydlí tisíce obyvatel,
- předpokládá a připouští další 30% nárůst obyvatel v OHP,
- nepromítá žádná omezení do navrhovaných podmínek OHP,
- nedoporučuje žádná, naprosto žádná omezení do ÚPD,
- navrhovatel se naprosto nezabývá řešením existence školských a zdravotnických zařízení v plánovaném OHP, podmínkami pro jejich rozvoj, nevyznačuje žádná území zcela nevhodná pro tyto účely i pro bydlení, ...

Posouzení je jako podklad pro územní a správní řízení a tím i pro dotčené orgány hygienické ochrany zcela nedostatečné a neumožňuje rozhodovat o využití území.

18. Výhrady k tvrzením zpracovatele v závěru Posouzení

k bodu 2)

Nebyl hodnocen vliv hluku na MČ Lysolaje a část MČ Praha 6

k bodu 3)

Absolutní nepochopení smyslu posouzení dle 100/2001 Sb.

V závěru na str. 61 nás zpracovatel opakovaně informuje o svých cílech:

... cílem této expertízy bylo zhodnotit míru únosnosti území pro předpovídaný (odhadovaný) nárůst obyvatelstva v dotčených, exponovaných lokalitách, tzn., že převažující váha (vliv) změny v posuzovaném území spočívá nikoliv v akustické zátěži území, resp. expozice stávajícího počtu lidí vlivem provozu nové RWY a s tím související změny provozování dráhového systému a provozu leteckého provozu, ale v poměrně značném, očekávaném nárůstu exponovaného obyvatelstva.

Formulace cíle expertízy uvedenou větou je značně nesrozumitelná, ale přesto z ní lze vyvodit:

- zpracovatel od počátku zcela chybně považuje změny v akustické zátěži po realizaci nové RWY za nevýznamné a za daleko menší problém než nárůst obyvatel v území,
- zpracovatel dle své teorie považuje rozsah záměru a s tím související hluk za daný, neovlivnitelný, neomezitelný,
- zpracovatel zcela pomíjí trvalý nárůst hlukové zátěže,

Lze konstatovat, že:

- nelze zjistit, zda uvedený nesmyslný cíl posuzování únosnosti záměru byl nebo nebyl splněn. Žádný závěr ohledně únosného počtu obyvatel či nárůstu obyvatel v území nebo rozsahu leteckého provozu na celých 92 stranách Posouzení není.
- zpracovatel zjevně nepochopil, že v rámci EIA se posuzuje únosnost předkládaného záměru z hlediska jeho vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel, tedy zda záměr nějakým způsobem a v jaké míře ovlivní životní prostředí a zdraví a zda je jeho realizace přijatelná. Proces EIA je tímto přístupem zpracovatele postaven „na hlavu“ - jestliže by se u dosud neomezeného záměru nehledalo únosné zatížení pro obyvatele, kteří v daném území bydlí v souladu s územními plány, byl by celý proces EIA zcela zbytečný.

k bodu 5)

Nepochopitelné tvrzení zpracovatele, že se hluk v noční době nezmění nebo sníží, jestliže je právě z důvodu nočního hluku navrženo rozšíření OHP o 2 km až k Vltavě. Přes nezávazně deklarovaný pokles nočních letů na 40 se na Suchdole zvyšuje počet obyvatel ve vyšších hlukových hladinách a ani v nižších hladinách neodpovídá % nárůst zasažených obyvatel celkovému předpokládanému nárůstu počtu obyvatel na Suchdole. Provozovatel fakticky nepočítá s poklesem nočního provozu ale naopak si vytváří rezervu pro navýšení nočního provozu.

k bodu 7)

Opakování zcela nepravdivého tvrzení. Rozhodnutí zastupitelstev obcí a MČ nejvíce zasažených budoucím hlukem nebyla respektována.

k bodu 8)

Tvrzení zpracovatele

Z hlediska hodnocení zdravotních rizik (posouzení vlivu na veřejné zdraví) byl v této expertíze hodnocen nejhorší stav, resp. nejvyšší možná expozice hlukem. je absolutně nepodložené tvrzení:

- nebyly posouzeny žádné varianty provozu ani budoucí výstavby,
- počet obyvatel v roce 2020 je podhodnocen (viz výše)
- rozvoj letiště není nikde a ničím omezen, každý následující rok po roce 2020 bude horší.

Pokud byl posouzen nejhorší možný způsob provozu letiště, bylo by velmi žádoucí okamžitě začít hledat provoz méně zatěžující zdraví obyvatel.

k bodu 9)

Zpochybnění všech výpočtů a uvedených údajů

- zpracovatel se ani nepokusil získat údaje o reálném stavu a vývoji počtu obyvatel,
- zpracovatel nedodržel jím deklarovanou zásadu Podle zásadního pravidla pro hodnocení zdravotních rizik, tj. předběžné bezpečnosti a opatrnosti, byla uvažována nejhorší varianta, tzn. nová zástavba, resp. počet nových obyvatel byl umístěn do lokalit stávající zástavby. Pokud by Zpracovatel dodržel uvedený princip, umístil by většinu nových obyvatel do volných prostor směrem k prahu dráhy, kde i nová výstavba probíhá. Lze zjistit prohlídkou na místě,
- zpracovatel tvrdí, že negativní vlivy nezpůsobují změny provozu, ale zvyšující se počet obyvatel - s výhradou platí v neobydleném území, jinak je to nesmyslné tvrzení,
- ohledně nočního hluku viz k bodu ad5),
- tvrzení ohledně posouzení denního provozu, že není srovnávací stav, je liché zpracovateli nic nebránilo takový stav vytvořit, predikce provozu na stávajícím letišti je bez problémů možná (viz výše), času na doplnění měl zpracovatel cca 1,5 roku.

Souhrnně k bodu 9 - zpracovatel vědomě zcela zpochybnil veškeré své výpočty a údaje i správnost celého Posouzení.

K bodu 10)

Konstatováno, že dojde k negativním dopadům na zdraví ve formě obtěžování, rušení spánku, hypertenze, infarktů bez jakéhokoliv náznaku hodnocení přijatelnosti či nepřijatelnosti těchto vlivů.

k bodu 11)

Zpracovatel konstatuje, že nedochází k adaptaci obyvatel na hluk, cituje různá doporučení WHO, která ale ke škodě obyvatel provozovatel nerespektuje a v dokumentaci jejich uplatnění nikdo, včetně Ing. Potužníkové a ing. Hellmutha, nepožaduje. Tuto skutečnost se snaží zpracovatel zamaskovat tvrzením, že se do území prý nevnáší nová zátěž. Záměr ale nerozšiřuje stávající provoz letiště na současném dráhovém systému, ale buduje zcela novou dráhu se zcela novým dráhovým systémem a zcela jednoznačně a prokazatelně vnáší hluk do území nyní leteckým hlukem nezasazených.

Zpracovatel naznačuje, že v případě nevybudování nové dráhy by došlo k přenesení hlukové zátěže do jiných, hustěji obydlených území. Tím ale pouze odhaluje neznalost PUR, územně plánovací dokumentace (ZUR, ÚP), akčních plánů, AIP ČR, dlouhodobé smlouvy provozovatele s MČ Praha 6 o trvalém zásadním omezení provozu dráhy 13/31 - všechny tyto dokumenty dráhu 13/31 v podstatě uzavírají a zpracovatel ani provozovatel na tom nic nezmění. Teorie zpracovatele o možném zvýšení zátěže v okolí 13/31 dále naznačuje (téměř potvrzuje) jeho pochybné přesvědčení o tom, že neomezený provoz letiště v Ruzyni je nezpochybnitelná absolutní priorita povýšená nad ochranu zdraví obyvatel.

k bodu 12)

Kvantitativní charakterizace rizika hluku

Jak vyplývá z výše uvedeného, uváděné výsledky a údaje v závěru jsou nesprávné. Je možné namátkou připomenout některé zásadní vady:

- z hodnocení byly vynechány některé oblasti v OHP zasažených hlukem,
- došlo k zásadním pochybením při vyhodnocování rizika infarktu myokardu v důsledku neznalosti problematiky hlukových ukazatelů, čehož odstrašujícím příkladem je „zjištění“ zpracovatele, že v obcích nejvíce postižených nočním hlukem se riziko hypertenze zdvojnásobí a riziko myokardu klesne na nulu. I laikovi je zřejmé, že to je nesmysl.
- byly použity špatné a neověřené odhady počtu obyvatel,

a mnohá další pochybení.

Shrnutí

1. Údaje o počtech osob v různé míře zasažených a ohrožených hlukem jsou prokazatelně nesprávné.
2. Ohrožení veřejného zdraví, tedy stav, při kterém jsou obyvatelstvo nebo jeho skupiny vystaveny nebezpečí, z něhož míra zátěže rizikovými faktory přírodních, životních nebo pracovních podmínek překračuje obecně přijatelnou úroveň a představuje významné riziko poškození zdraví, nebylo zpracovatelem vyloučeno a nebylo zpracovatelem ani posouzeno. Žádný závěr ohledně únosnosti záměru i hlediska ohrožení veřejného zdraví příloha 20 neobsahuje.
3. Hodnocení zdravotních rizik (posouzení vlivu na veřejné zdraví), tedy posouzení míry závažnosti zátěže populace, vystavené rizikovým faktorům životních a pracovních podmínek a způsobu života, jehož podkladem je kvalitativní a kvantitativní odhad rizika, rovněž nebylo provedeno. Předpoklady, údaje i výpočty zpracovatele jsou evidentně nesprávné, řádné hodnocení zdravotních rizik nebylo a v důsledku chyb zpracovatele ani nemohlo být provedeno.
4. Zpracovatel neupozornil na z hlediska zdraví obyvatel zcela chybný návrh budoucího provozu dráhového systému bezdůvodně zvyšující zdravotní rizika pro obyvatelstvo a neposuzoval absolutně žádné jiné varianty provozu dráhového systému. Rovněž neidentifikoval žádná rizika vyplývající ze souběhu více negativních vlivů na zdraví v daném území po realizaci záměru.

5. Provoz záměru způsobí překročení hygienických limitů a pro obyvatele zvyšuje riziko infarktu a hypertenze. Zpracovatel, autorizovaná osoba v oblasti ochrany zdraví, však nepostupuje ve smyslu zák. 17/1992 Sb., který i v případě pouhých pochybností o ohrožení životního prostředí všem ukládá povinnost na tuto skutečnost upozornit a v mezích svých možností poškození zabránit či ho zmírnit.

6. Posouzení neobsahuje žádné hodnocení záměru (jehož negativní vlivy zasahují obydlenná území vymezená platným územním plánem jako plochy pro bydlení, ležící mimo stávající OHP) z hlediska splnění platných hygienických limitů dle zák. 258/2000 Sb.

7. Předložené Posouzení nesplňuje požadavky zák. 100/2001 Sb. a zák. 258/2000 Sb. a rovněž nebyly splněny požadavky Ministerstva životního prostředí na doplnění dokumentace.

Vypořádání:

K bodu 1

V rámci Doplnění Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví byly doplněny lokality Řepy, Sedlec a Lysolaje.

K bodu 2

Viz vypořádání typické připomínky č. 12.

K bodu 3

V Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví byly posuzovány uvedené varianty.

K bodu 4

Dle §5 odst. 2 zák. č. 100/2001 Sb. vychází proces EIA ze stavu životního prostředí v dotčeném území v době oznámení záměru – tj. v roce 2004 – definováno v Oznámení EIA. Příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. požaduje provést charakteristiku současného stavu životního prostředí a to je také v dokumentaci provedeno.

K bodu 5

Zpracovatel dokumentace vychází z údajů o výhledových počtech obyvatel od odborné organizace. Tyto údaje nemohou být nikdy shodné s různými prognózami jiných subjektů. Totéž platí pro plošné umístění nárůstů obyvatel.

K bodu 6

Viz vypořádání typické připomínky č. 1

K bodu 7

Viz vypořádání typické připomínky č. 1

K bodu 8

V procesu EIA se dle zák. č. 100/2001 Sb. posuzuje záměr tak, jak je navržen oznamovatelem. V dokumentaci jsou v souladu se zákonem stanovena opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí. V dokumentaci je jasně konstatováno, že provoz na třech vzájemně se křížujících drahách neplní požadavky uvažovaného záměru.

K bodu 9

Uvedená doporučení WHO se vztahují k umístování nových letišť a nové obytné zástavby. Uvažovaný záměr nepředstavuje realizaci nového letiště, ale rozšíření dráhového systému o novou dráhu z části umístěnou v prostorech stávajících drah, zčásti na pozemcích určených územním plánem jako plochy pro dopravu – letiště s přímou návazností na stávající plochy letiště. Zároveň s uvedením nové paralelní dráhy do provozu je stanoveno podmínkou návrhu stanoviska zásadní omezení provozu na stávající vedlejší dráze.

K bodu 10

Problematika OHP je řešena vypořádáním typické připomínky č. 2

K bodu 11

Zde se oznamovatel snažil o vyhlášení OHP ve větším rozsahu než na území vytyčeném limitní izofonou a to z důvodu umožnění provést protihluková opatření předepsaná pro OHP zákonem na širším území než uvnitř limitní izofony. Vzhledem k tomu, že se nepodařilo najít shodu se všemi dotčenými subjekty, bylo od tohoto návrhu upuštěno a podmínkou v návrhu stanoviska je uloženo provést návrh OHP v rozsahu limitní izofony.

K bodu 12

V rámci Doplnění Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví je provedeno posouzení od hladiny hluku 45 dB. Důvodem, proč nižší hladiny nebyly zohledněny je skutečnost, že takto nízké zatížení hlukem z letecké dopravy je v tak rušné aglomeraci jako je Praha a její blízké okolí, přemaskováno hlukem z ostatních zdrojů, tzn., že tzv. hladina hluku pozadí (= zatížení hlukem z ostatních zdrojů) je vyšší, resp. srovnatelná s hladinou $LA_{eq,8h} = L_n = 40$ až 45 dB z letecké dopravy.

K bodu 13

Zpracovatel Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví posuzuje počty obyvatel v jednotlivých hlukových pásmech a jasně posuzuje velikost a významnost vlivů v těchto pásmech.

K bodu 14

Zpracovatel Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví zde konstatuje, že uvedená varianta (provoz na stávajícím dráhovém systému k roku 2020) nebyla objednatelům do posouzení zadána a nebyly k ní dodány nezbytné údaje a proto je obtížně predikovatelná. Nicméně v Doplnění Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví je posouzena nová varianta – 2020 A (s realizací uvažovaného záměru a počtem obyvatel z roku 2006), která dává lepší představu alespoň pro porovnání se stávajícím stavem.

K bodu 15

V rámci Doplnění Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví jeho zpracovatel v kapitole

Odhad nárůstu počtu obyvatel s kardiovaskulárními onemocněními (dále jen „KVO“ z letecké dopravy (infarktem myokardu - IM, ischemické choroby srdeční – ICHS a hypertenze HT) uvádí následující:

- 1. Hodnocení tohoto rizika je ovšem zatíženo vysokou nejistotou. V současné době není ze strany WHO publikována obecně závazná nebo aspoň doporučená metodika (model) odhadu PAR pro KVO.*

2. Je zřejmé, že orientační metodika použitá v roce 2009 vysoko nadhodnocovala odhadovaný počet osob, které by mohly onemocnět KVO v důsledku expozice hluku z leteckého provozu.
3. Zpracovatel neměl k dispozici potřebné údaje týkající se počtu osob exponovaných v roce 2006 hladinami L_{den} , tj. hladinami pro denní dobu v době od 6:00 do 22:00. Z tohoto důvodu je nutné přistupovat k níže uvedeným údajům velmi obezřetně.
4. Vzhledem k 10 decibelové penalizaci noční hladiny se navýší hladina L_{dvn} a tedy posouzení podle ní je zavádějící pro lokality v denní době méně zatížené.
5. Je však nutné mít na zřeteli, že na základě výše uvedených informací týkajících se dávky a účinku se jedná o velmi hrubý odhad, ke kterému je nutné přistupovat velmi obezřetně a je nutné jej hodnotit především z hlediska vývoje (trendu) nikoliv z hlediska konkrétního počtu obyvatel.

Zpracovatel oponentního posudku na Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví se domnívá, že nelze kvantifikovat riziko onemocnění IM, ICHS a hypertenze v členění na jednotlivá sídla pro absenci vhodné metodiky a pro velmi malé soubory osob. Zde by mělo stačit stanovení populačního atributivního rizika PAR. Vzhledem k výši expozice hlukem z letecké dopravy zde nelze reálně uvažovat o zvýšení počtu těchto onemocnění. Populační atributivní riziko onemocnění IM z leteckého hluku v lokalitě Ruzyně je zřejmě podstatně nižší než PAR 3,22 % stanovené pro silniční hluk v Německu pro celou populaci.

Dále se do Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví zřejmě nijak nepromítla zákonná podmínka:

Realizace protihlukových opatření pro splnění hygienických limitů uvnitř staveb u stávajících bytových domů, rodinných domů, staveb pro sociální účely a funkčně podobných staveb, stávajících staveb pro školní a předškolní výchovu a staveb pro zdravotní účely bude provedena na celém území ochranného hlukového pásma do zprovoznění paralelní dráhy 06R/24L.

Z těchto hledisek lze považovat uvedené posouzení za silně nadhodnocené a vzhledem k výši expozice hlukem z letecké dopravy, že reálně nelze uvažovat o zvýšení počtu těchto onemocnění.

K bodu 16

V dokumentaci jsou uvedeny a graficky znázorněny limitní izofony vztažené k hlukovým limitům dle zák. č. 258/2000 Sb. a navrženo ochranné hlukové pásmo dle téhož zákona. V souladu s dikcí tohoto zákona je stanovena následující podmínka:

Realizace protihlukových opatření pro splnění hygienických limitů uvnitř staveb u stávajících bytových domů, rodinných domů, staveb pro sociální účely a funkčně podobných staveb, stávajících staveb pro školní a předškolní výchovu a staveb pro zdravotní účely bude provedena na celém území ochranného hlukového pásma do zprovoznění paralelní dráhy 06R/24L.

K bodu 17

Zpracovatel Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví zde na základě přílohy č. 4 vyhl. č. 503/2006 Sb. s názvem: „OBSAH A ROZSAH DOKUMENTACE K ŽÁDOSTI O VYDÁNÍ

rozhodnutí o umístění stavby nebo zařízení (DUR) nebo rozhodnutí o změně stavby a o změně vlivu stavby na využití území“ a toho, že má být popsán „návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí“ předjímá postup příslušného správního úřadu a zcela opomíjí závazný režim dle §31 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně zdraví, kde se stanoví:

(2) Při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Opatření obecné povahy ke zřízení ochranného hlukového pásma vydá Úřad pro civilní letectví v dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

(3) U bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu, staveb pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobných staveb umístěných v ochranném hlukovém pásmu je provozovatel letiště na základě odborného posudku vypracovaného na jeho náklad povinen postupně provést nebo zajistit provedení protihlukových opatření v takovém rozsahu, aby byly alespoň uvnitř staveb hygienické limity hluku dodrženy. U staveb uvedených ve větě první, ve kterých by podle odborného posudku protihluková opatření nezajistila dodržování hygienických limitů, může příslušný správní úřad zahájit řízení o změně v užívání stavby nebo o jejím odstranění.

Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu 18

- k bodu 2) V rámci Doplnění Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví byly doplněny lokality Řepy, Sedlec a Lysolaje.

- k bodu 3) K nepochopení smyslu posouzení dle zák. č. 100/2001 Sb. lze konstatovat, že varianta s nárůstem obyvatel byla posuzována na základě požadavku ministerstva zdravotnictví k vrácení dokumentace. Rozsah záměru je stanoven oznamovatelem. Záměr je posouzen pro cílové kapacity, žádný další růst se v rámci tohoto záměru nepředpokládá.

- k bodu 5) Viz vypořádání typických připomínek č. 2.

- k bodu 7) Zde se oznamovatel snažil o vyhlášení OHP ve větším rozsahu než na území vytyčeném limitní izofonou a to z důvodu umožnění provést protihluková opatření předepsaná pro OHP zákonem na širším území než uvnitř limitní izofony. Vzhledem k tomu, že se nepodařilo najít shodu se všemi dotčenými subjekty, bylo od tohoto návrhu upuštěno a podmínkou v návrhu stanoviska je uloženo provést návrh OHP v rozsahu limitní izofony.

- k bodu 8) Byla posouzena varianta provozu navržená oznamovatelem (který navrhl jedinou a v dokumentaci je tento postup náležitě zdůvodněn). Zpracovatel dokumentace vychází z údajů o výhledových počtech obyvatel od odborné firmy. Tyto údaje nemohou být nikdy shodné s různými prognózami jiných subjektů. Rozvoj letiště je jednak omezen podmínkou maximální možné kapacity, jednak stanovenými podmínkami pro rozsah OHP.

- k bodu 9) Zpracovatel dokumentace vychází z údajů o stávajících a výhledových počtech obyvatel od odborné organizace. Tyto údaje nemohou být nikdy shodné s různými prognózami jiných subjektů. Nárůst umísťuje do ploch stávající obytné zástavby v souladu s metodikou zpracování zdravotních rizik. Zpracovatel konstatuje, že významné navýšení počtu ovlivněných obyvatel je způsobeno nárůstem počtu obyvatel, nikoli významným

zvýšením vlivů. Podrobněji je tato problematika řešena v *Doplnění Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví*. Zpracovatel *Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví* zde konstatuje, že uvedená varianta (provoz na stávajícím dráhovém systému k roku 2020) nebyla objednatelům do posouzení zadána a nebyly k ní dodány nezbytné údaje a proto je obtížně predikovatelná. Nicméně v *Doplnění Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví* je posouzena nová varianta – 2020 A (s realizací uvažovaného záměru a počtem obyvatel z roku 2006), která dává lepší představu alespoň pro porovnání se stávajícím stavem.

- k bodu 10) Jak vyplývá z kontextu celého *Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví* a jeho doplnění, je záměr akceptovatelný.

- k bodu 11) Území, která budou ovlivněna hlukem z provozu uvažovaného záměru jsou dnes ovlivněna hlukem ze stávající dráhy. To nutně vyplývá z fyzikálních zákonů, podle kterých se hluk v prostředí šíří. Samozřejmě dojde ke změnám velikosti a významnosti těchto vlivů. Teorie zpracovatele *Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví*, že v případě nevybudování nové dráhy by došlo k přenesení hlukové zátěže do jiných, hustěji obydlených území není dále nijak specifikována a každopádně se nijak nepodílí na posuzování vlivů na životního prostředí.

- k bodu 12) Vynechané oblasti byly doplněny v *Doplnění Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví*. *Posouzení rizika hypertenze a infarktu myokardu* bylo v tomto doplnění zásadně přepracováno, ale na základě oponentního posudku vzhledem k výši expozice hlukem z letecké dopravy reálně nelze uvažovat o zvýšení počtu těchto onemocnění. K tomu dále přispívá zřejmě nezohlednění zákonné podmínky pro realizace protihlukových opatření pro splnění hygienických limitů uvnitř staveb (30dB noc, 40 dB den) v OHP.

K Shrnutí:

1. Viz vypořádání typické připomínky č. 11.
2. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.
3. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.
4. Viz vypořádání typické připomínky č. 3 a 4.
5. Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 3.
6. Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 3.
7. Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 3.

O. s. Pro přijatelné řešení silničního okruhu na severozápadě Prahy

Ing. Libor Homuta, CSc.

1) Zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí na dopracování dokumentace (viz č. j. 21550/EN V/08), ani oprávněné připomínky dotčených obyvatel, obcí, městských částí a občanských sdružení k předchozí dokumentaci (dokumentace 2007).

2) Dokumentace neobsahuje odpovědi a vypořádání připomínek podaných o. s. Pro přijatelné řešení silničního okruhu kolem Prahy (PŘISO) k dokumentaci EIA z 12/2007:

- a) Stanovení limitu provozu, který by nepůsobil nadlimitní hluk v již nyní obydlených oblastech
- b) Analýza rizik - havárie
- c) Kapacita dráhového systému
- d) Počty zasažených obyvatel
- e) Dokumentace nezahrnuje synergický vliv trasy „J“ a paralelní dráhy RWY06R/24L;
- f) Prognóza neomezeného rozvoje letiště je dána jako nezměnitelný fakt;
- g) Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky;
- h) Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů;
- i) Kapacita letiště, kapacita záměru;
- j) Rozložení nočního provozu na jednotlivé dráhy.

3) Dokumentace obsahuje nepravdivé údaje o souhlasu obcí a městských částí s vyhlášením OHP kolem letiště. V tištěné formě dokumentace je zařazen dopis min. zdravotnictví společnosti Letiště Praha, a.s. ze dne 30. 10. 2009 č. j. 49902/2009-OVZ- 32.3-19.10.09 a v něm je mimo jiné uvedeno:

„1. Oceňujeme, že v rámci dosažení shody ve vedení hranice nového ochranného hlukového pásma se všemi dotčenými obcemi a městskými částmi hl. m. Prahy respektujete požadavky vyplývající z platných územních plánů dotčených subjektů a usnesení jednotlivých zastupitelstev, z čehož vyplývá, že území ochranného hlukového pásma v katastrálních územích dotčených subjektů bude ve většině lokalit větší než území vytčené limitní izofonou.“

V tomto dopise a dále na několika místech dokumentace EIA je uváděno, že došlo ke shodě ve vymezení hranice OHP se všemi dotčenými obcemi a městskými částmi hl. m. Prahy, a že společnost Letiště Praha, a.s. respektovala požadavky vyplývající z platných územních plánů dotčených subjektů a usnesení jednotlivých zastupitelstev.

Tato informace se ovšem vůbec nezakládá na pravdě neboť několik městských částí a obcí návrhy nového OHP odmítly.

4) Dokumentace obsahuje nepravdivé údaje o souladu záměru výstavby paralelní dráhy s územním plánem. Změna územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy Z939/00, která navrhovala změnu funkčního využití ploch tak, aby mohla být paralelní dráha RWY06R/24L realizována, byla zrušena rozsudkem NSS č. j. 1 Ao 1/2006 - 74 ze dne 18.7.2006 a dále v rámci projednávané změny Z1000/00 rozsudkem NSS ze dne 30.10.2008, čj. 9 Ao 2/2006 - 62. (viz www.nssoud.cz). Dne 26. 11. 2009 schválilo Zastupitelstvo hl. m. Prahy svým usnesením č.31/41 teprve zadání celoměstsky významných změn II Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, které obsahují také změnu Z939/00.

5) Dokumentace není kompletní, část dokumentace týkající se hluku je veřejnosti utajena. V příloze č. 15 „Studie hluku pro výhledový letecký provoz na letišti Praha / Ruzyně k roku dosažení cílové kapacity s dvojicí paralelních drah RWY 06R/L 24R/L, zpracoval: Ing. Jiří

Šulc, CSc. -TECHSON“ dokumentace je v kapitole 11. Závěrečný komentář uveden odkaz na v současné době nezveřejněnou část dokumentace EIA záměru z 12/2007

„Tato hluková studie 1. doplňuje dokumentaci [1] o hodnocení vlivů na životní prostředí záměru výstavby paralelní RWY 06R/24L letiště Praha / Ruzyně z prosince 2007, předkládá vyhodnocení stavu leteckého provozu s dvojicí paralelních drah v horizontu roku dosažení cílové kapacity (předpoklad rok 2020), s maximálním uvažovaným počtem pohybů v této cílové variantě a s uplatněním strategických kroků Akčního plánu LKPR [4] z roku 2008“.

6) Dokumentace neobsahuje posouzení vlivu na lokalitu Natura 2000 „Kaňon Vltavy u Sedlce“.

7) Dokumentace neobsahuje závazné omezení nočního provozu.

8) Dokumentace navrhuje tolerování nesmyslné koncentrace hluku v obydleném území.

9) Dokumentace navrhuje diskriminaci části obyvatel z hlediska práva na ochranu zdraví a přijatelné životní prostředí.

10) Dokumentace neobsahuje údaj o kapacitě záměru ani jiné informace o konečném rozsahu letiště Praha Ruzyně, a je proto z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. i nadále neposuzovatelná. Provozovatel ruzyňského letiště, společnost Letiště Praha, a.s., v rámci procesu EIA od roku 2005 potřetí zatajil veřejnosti i úřadům, jak velké letiště plánuje vybudovat (oznámení záměru 2005, dokumentace 2007, dokumentace 2009).

11) Dokumentace se vůbec nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, které by se vlivem záměru nepochybně dále zhoršovalo a letecký hluk by tak dlouhodobě ohrožoval zdraví obyvatel, žijících v okolí letiště.

12) Dokumentace neobsahuje posouzení únosnosti záměru z hlediska jeho vlivu na zdraví současných ani budoucích obyvatel.

13) Dokumentace nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem.

14) Dokumentace a ani jiné doklady neobsahují konkrétní závazné omezení nočního provozu.

15) Dokumentace neobsahuje posouzení území Lysolají a Sedlce z hlediska vlivu hluku na zdraví.

Přestože tato dokumentace byla zpracována neúplně a neřádně, i tak jednoznačně prokazuje tu skutečnost, že záměr by způsoboval překračování hygienických limitů hluku i na územích, na kterých se v souladu s územním plánem nachází obytná zástavba.

Vzhledem k výše uvedenému nesouhlasíme s jakýmkoliv rozšířením OHP, s předloženou dokumentací EIA, s navyšováním nočního i denního provozu na letišti v Praze Ruzyni a požadujeme vydání nesouhlasného stanoviska EIA k záměru výstavby paralelní dráhy a násobného navýšení leteckého provozu na letišti v Praze Ruzyni, které se nachází v hustě obydleném území okraje hl. m Prahy, kde jsou již nyní překračovány zákonné hygienické limity hluku a exhalací.

Vypořádání:

1) Dle posouzení provedeného v rámci posudku zpracovatel dokumentace splnil uvedené požadavky MŽP a další připomínky. Zpracovatel posudku považoval za vhodné doplnit některé informace především k hodnocení zdravotních rizik, k vlivům sekundární prašnosti a ke kumulaci vlivů s uvažovaným letištěm Vodochody. Tyto informace byly doplněny a jsou přílohou posudku.

2a) Viz vypořádání typických připomínek č. 1 a 2.

2b) Viz vypořádání typických připomínek č. 14.

2c) Viz vypořádání typických připomínek č. 1.

2d) Viz vypořádání typických připomínek č. 3.

2e) Možnost kumulace s jinými záměry – např. silniční okruh okolo Prahy, stavba č. 518, úsek Ruzyně – Suchdol je popsána v kap. B.I.4. a B.I.6. Dokumentace. Synergické vlivy existujících záměrů jsou dokumentací řešeny dostatečně. K uvažovaným záměrům, ke kterým nebyl proveden min. proces EIA nejsou dostatečné podklady. Viz vypořádání typických připomínek č. 12.

2f) Viz vypořádání typických připomínek č. 1.

2g) Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky jsou řešeny v kap. D.I.9. dokumentace v hloubce dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

2h) Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů jsou řešeny v kap. D.I.1. dokumentace v hloubce dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

2i) Viz vypořádání typických připomínek č. 1.

2j) Rozložení nočního provozu na jednotlivé dráhy je řešen podmínkou návrhu stanoviska:
pro omezení hluku z nočního provozu budou uplatňována následující opatření:

- **RWY 13/31 a RWY 06R/24L budou uzavřeny pro noční provoz s výjimkou následujících případů:**
 - § **vzlet nebo přistání z/na RWY 06R/24L bude možné pouze v případě, že RWY 06R/24L je uzavřena pro vzlety a přistání**
 - § **vzlet nebo přistání z/na RWY 13/31 bude možné pouze v případě, že obě RWY 06R/24L jsou uzavřeny pro vzlety a přistání, nebo pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu**
- **rozsah leteckého provozu v noční době bude omezen na 5% maximálního počtu pohybů v charakteristickém letovém dni**
- **do nočního provozu LKPR budou připouštěna pouze letadla o MTOW do 100 t, vyhovující hlukové kategorii LKPR 1 a 2, respektive letadla o MTOW nad 100 t vyhovující hlukové kategorii LKPR 1**
- **letecký provoz v noční době bude plánován tak, aby nedošlo k překročení zavedené hlukové kvóty**

3) Viz vypořádání typických připomínek č. 10.

4) Viz vypořádání typických připomínek č. 7. – komentář LP o nesouladu s ÚPn HMP

5) Zde se jedná o odkaz na podkladový materiál.

6) V průmětu OHP se nachází jen část nespojitě vymezené EVL, a to části PP Sedlecké skály a PP Zámky. Předmětem ochrany jsou přírodní stanoviště, nikoli druhy živočichů (včetně prioritních). S podklady ohledně charakteru EVL bylo možno oficiálně nakládat až po nabytí účinnosti NV č. 371/2009 Sb. v listopadu 2009, kdy již byly části doplněné dokumentace, týkající se přírody a krajiny, zkompletovány. Zpracovatel posudku si vyžádal aktuální stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody, které je uvedeno v příloze.

Viz vypořádání typických připomínek č. 6.

7) Viz vypořádání typických připomínek č. 1.

8) Viz vypořádání typických připomínek č. 2.

9) Viz vypořádání typických připomínek č. 2.

10) Viz vypořádání typických připomínek č. 1.

11) Viz vypořádání typických připomínek č. 1.

12) Viz vypořádání typických připomínek č. 3 a příloha dokumentace Vyhodnocení údajů rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik imisí škodlivin v ovzduší.

13) Viz vypořádání typických připomínek č. 3.

14) Viz vypořádání typických připomínek č. 1.

15) Viz vypořádání typických připomínek č. 3.

O. s. pro Ďáblice

Tatjana Dohnalová

1. Při dopracování dokumentace nevzal zpracovatel vůbec v úvahu výhrady Občanského sdružení pro Ďáblice z 2. 2. 2008 k zařazení městských částí a obcí do kategorie „C“, kde bylo konstatováno, že kritéria pro takové zařazení jsou příliš vágní na to, aby je bylo možné použít pro exaktní vymezení oblastí, které budou v souvislosti s realizací paralelní dráhy zasaženy zvýšeným hlukem leteckého provozu. Viz např. formulace „ojedinělé přelety letadel“ či „velmi malá četnost výskytu“. Proč se jako jedno z kritérií kategorie C také nezvažují „předpokládané trajektorie letu pro výhledový provoz“? Je evidentní, že navrhovaná paralelní dráha přivede sestupující letadla nad severní část MČ Ďáblice. Zpráva opírající se o takto nastavená kritéria předem nepatřičně vylučuje zevrubnější posouzení případných negativních dopadů leteckého provozu na MČ Ďáblice v budoucnu. Dokumentace nezohledňuje skutečnost, že se obytná zóna MČ Ďáblic rozprostírá na území o nadmořské výšce v rozmezí 250-330m. Zástavbu výše položené části obce s nadmořskou výškou v rozmezí 290-330m se nachází přibližně o 30 metrů výše než srovnatelné části sousední obce blíže k letišti, Dolních Chaber. Vzhledem k tomu, že Ďáblice jsou vzdáleny od Dolních Chaber cca 2km, lze předpokládat, že výška sestupujícího letadla nad uvedenou částí Ďáblic nebude o mnoho větší než výška nad Dolními Chabry. Dokumentace rovněž nebere v úvahu skutečnost, že v místech výše položených a otevřených směrem k letovému koridoru je působení hluku významně větší než v polohách rovinatých nebo údolních. Právě

takovou polohu má výše situovaná část MČ Ďáblic rozkládající se na svahu přivráceném k stávající i plánované letové dráze.

V dokumentaci není zohledněn nynější letový koridor východ - západ v severní části Ďáblic s 2-5 minutovým intervalem přeletu letadel, která se stáčí směrem na Dolní Chabry.

2. Zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí na dopracování dokumentace (viz č. j. 21550/ENV/08), ani oprávněné připomínky dotčených obyvatel, obcí, městských částí a občanských sdružení k předchozí dokumentaci (dokumentace 2007).

3. Dokumentace neobsahuje údaj o kapacitě záměru ani jiné informace o konečném rozsahu letiště Praha Ruzyně, a je proto z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. i nadále neposuzovatelná. Provozovatel ruzyňského letiště, společnost Letiště Praha, a.s., v rámci procesu EIA od roku 2005 potřetí zatajil veřejnosti i úřadům, jak velké letiště plánuje vybudovat (oznámení záměru 2005, dokumentace 2007, dokumentace 2009).

4. Nebyla posouzena únosnost záměru z hlediska jeho vlivu na zdraví současných ani budoucích obyvatel.

5. Dokumentace nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem.

6. Dokumentace a ani jiné doklady neobsahují konkrétní závazné omezení nočního provozu.

7. Nesouhlasíme s navrhovaným rozšířením ochranného hlukového pásma na území se stávající obytnou zástavbou, které umožní neomezené překračování hlukových limitů.

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

9. I z chybné dokumentace záměru zpracované bez variant na základě neúplných a podhodnocených podkladů (např. nezahrnutí území Lysolají a Sedlce a Ďáblic, podhodnocené stavy obyvatel, jednoznační vyplývá. Že záměr by způsobil překročení hygienických limitů hluku na územích se stávající obytnou zástavbou.

10. Dokumentace se vůbec nezabývá stavem životního prostředí po ruce 2020, které by se vlivem záměru nepochybně dále zhoršovalo a letecký hluk by tak dlouhodobě ohrožoval zdraví obyvatel, žijících v okolí letiště.

Vzhledem k výše uvedenému požadujeme vydání nesouhlasného stanoviska EIA k záměru výstavby paralelní dráhy a násobného navýšení leteckého provozu na letišti v Praze Ruzyni, které se nachází v hustě obydleném území okraje hl. m. Prahy, kde jsou již nyní překračovány zákonné hygienické limity.

Vypořádání:

1. *V návrhu stanoviska jsou stanoveny následující podmínky:*

- ***ve vztahu k standardním příletovým a odletovým tratím:***

- ***budou stanoveny optimální standardní příletové tratě STAR a standardní odletové tratě SID pro vrtulové a proudové dopravní letouny s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou, vybavené odpovídající navigační podporou***
- ***všechny odlety budou prováděny po SID (standardních odletových tratích) až do průsečíku SID s hranicí vymezeného prostoru povinného dodržování SID***
- ***dodržování předepsaných trajektorií letu bude kontrolováno***
- ***postupy pro vzlety a přistání budou realizovány následovně:***
 - ***způsob provedení vzletu bude upraven podle moderních poznatků o protihlukových postupech***
 - ***postupy pro přiblížení a přistání budou stanoveny tak, aby letadla mohla sestoupit pod stanovenou výšku nad zemí až po nalétnutí do osy dráhy pro přistání***

2. Dle posouzení provedeného v rámci posudku zpracovatel dokumentace splnil uvedené požadavky MŽP a další připomínky. Zpracovatel posudku považoval za vhodné doplnit některé informace především k hodnocení zdravotních rizik, k vlivům sekundární prašnosti a ke kumulaci vlivů s uvažovaným letištěm Vodochody. Tyto informace byly doplněny a jsou přílohou posudku.

3. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

4. Viz vypořádání typických připomínek č. 3 a příloha dokumentace Vyhodnocení údajů rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik imisí škodlivin v ovzduší.

5. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

6. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

7. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

8. Viz vypořádání typické připomínky č. 7.

9. Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 3.

10. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

O. s. Suchdol sobě

Věra Štěpánková

Při studiu dokumentace jsme se v části Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví (Ing. Dana Potužníková) na straně 40 dočetli, že „Následně uváděný celkový počet obyvatel v roce 2006 byl zpracovatelem dodán objednavatelem, odhadované počty pro rok 2020 byly převzaty ze Studie vlivu vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště Praha - Ruzyně na rozvoj území a cenu nemovitostí (demografická data), B.I.R.T. Praha, 05/2009 a představují 30% obyvatelstva odhadovaného v této studii jako maximální saturace (naplnění) posuzovaného území z hlediska využití území k bydlení.“

Jak vyplývá z veřejně dostupných zdrojů (www.birt.cz), poradenská a realitní společnost B.I.R.T. Group, a.s, soustřeďuje čtyři odborné firmy, jejichž činností jsou: oceňování nemovitostí, stavebně technické analýzy, studie proveditelnosti, komplexní poradenská činnost, organizace a řízení výstavby, realitní činnost a správa nemovitostí. Vše nasvědčuje tomu, že společnost není expertem na demografický výzkum a analýzy.

Ve Studii vlivu vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště Praha - Ruzyně na rozvoj území a cenu nemovitostí (demografická data), je v tabulce 42 uveden počet bytů v MČ Praha - Suchdol. Např. pro rok 2001 je uveden údaj 1944 bytů, rok 2007 – 2068 bytů, v roce 2013 je předpokládán počet 313 a v roce 2020 pak 344 bytů. Nevíme, zda v souvislosti s výstavbou paralelní dráhy existuje záměr sestěhovat uvedených 6.559 občanů do 313 bytů v roce 2013 a 7258 občanů do 344 bytů v roce 2020, ale pokud se jedná „pouze o chybu“, pak se musíme ptát, jak je možné, že si uvedené chyby zpracovatel posouzení vlivu hluku na zdraví nevšiml, jestliže s těmito daty pracoval. Jaká je jistota, že takových, resp. ještě zásadnějších chyb, není ve studii více a že jimi nejsou zásadně ovlivněny předkládané závěry?

Zvolení výše uvedeného subjektu pro zpracování demografických dat, na jejichž základě je následně hodnocen vliv hluku na zdraví, se jeví jako značně nevhodné. Vždyť například předložený údaj o počtu obyvatel v MČ Praha - Suchdol v roce 2020 (tabulka 18), dle studie zohledňující 30% naplnění maximální kapacity, tedy počet 6512 pro rok 2013 bude s největší pravděpodobností dosažen již v roce 2010, a počet obyvatel v roce 2020 (6695) s ohledem na stávající výstavbu velmi pravděpodobně dosáhne MČ v letech 2011 - 12. Podhodnocení údajů, vzhledem ke skutečně dramatickým rozdílům, se musí jevit jako záměr zpracovatele dosáhnout co nejnižších údajů o rizicích na zdraví obyvatel,

Při zpracování je zcela pomíjen fakt, že do hlukového pásma by měl být zařazen i areál ČZU, v němž se pravidelně nachází cca 20 tisíc studentů. Značná část z nich i v areálu univerzity bydlí na studentských kolejkách. Vzhledem k základní délce bakalářského a následně magisterského studia (3 + 2 roky), kterou si mnohdy studenti ještě dále prodlužují, je třeba uvedené studenty připočítat k obyvatelům městské části, protože jsou dlouhodobě vystaveni hluku (Ing. Potužníková na str. 18 uvádí pro dlouhodobost právě minimálně 5 let).

Vypořádání:

Viz vypořádání typických připomínek č. 11 a 3.

Uváděné rozpory v počtech bytů jsou pravděpodobně překlepy. V Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví se vycházelo z počtů obyvatel. S počty bytů se v rámci posouzení nijak nepracovalo.

O. s. VIA AGNA

Věra Nováková

Občanské sdružení VIA AGNA, o. s. si v souvislosti s danou skutečností dovoluje poukázat na právní rozbor „K protiústavnosti a nezákonnosti nadlimitní zátěže životního prostředí“ v němž JUDr. Petr Kužvart mimo jiná uvádí, že citujeme: „Ústavní pořádek ČR obsahuje

rovněž Listinu základních práv a svobod (č. 2/1993 Sb. dále jen Listina), jež ve svém čl. 35 od st. 1 přiznává každému právo na příznivé životní prostředí. Je to rovné právo pro všechny. Listina to říká ve svém čl. 1 jednoznačně: „Lidé jsou svobodní a rovni v důstojnosti i v právech. Základní práva a svobody jsou nezadatelné, nezcizitelné, nepromlčitelné a nezrušitelné“. K tomu je nutno doplnit, že ústavodárce zahrnul důležitá ustanovení do ústavní úpravy základního práva na vlastnictví. V čl. 11 Listiny odst. 3 se stanoví: „Vlastnictví zavazuje. Nesmí být zneužito na újmu práv druhých anebo v rozporu se zákonem chráněných obecnými zájmy. Jeho výkon nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.“

Je tedy zřejmé, že ústavní pořádek stanoví jednoznačná omezení výkonu vlastnického práva tím, že tím nesmí být, způsobena nadlimitní stav environmentální zátěže území ani poškozování lidského zdraví a v rozporu s obecnými zájmy, mezi než nepochybně patří zájem na zachování obyvatelosti území a uchování příznivých životních podmínek. To tedy platí zejména pro nové záměry. Řada již realizovaných antropogenních záměrů způsobila v minulosti nadlimitní zátěž složek životního prostředí a dotčených území. To je právně řešeno možností vydání dočasných výjimek (taková zákonná možnost je stanovena v zákonech o veřejném zdraví, o vodách, o ochraně ovzduší i jeden). Takového přechodného a výjimečného období má být vždy využito k opatřením, jež mají vést k postupné redukci zátěže na podlimitní úroveň.

U nových záměrů je nutno zcela nekompromisně trvat na dodržení a nepřekročení imisních limitů a hlukové zátěže, případně dalšího působení na okolí nad míru stanovenou právními předpisy, a to v kontextu již existujícího antropogenního původu. V českém právním řádu není právní opora pro to, aby byl odsouhlasen, umístěn a povolen záměr, u něhož je již od počátku spolehlivě dokumentováno, že spolu s již existujícím antropogenním zátěžovým pozadím v lokalitě překročí závazné limity nebo jejich již existující překračování dále zvýší. Takový výsledek lze dosáhnout pouze v rozporu s právním řádem tohoto státu.

Z výše uvedeného rovněž vyplývá, že nemá ústavní oporu dělení občanů (kteří jsou si navzájem rovni ve svých ústavně zaručených právech) na ty, kdo budou mít zachováno příznivé (jen podlimitně zátěžové) životní prostředí a na jiné, kterým bude zhoršen stav jejich životního prostředí nad přípustné limity a např. argumentovat vysokou četností těch prvních proti nízkému počtu těch druhých, protože ústavní pořádek stanoví rovné právo na příznivé životní prostředí pro každého. I kdyby bylo něco takového právním předpisem stanoveno, bylo by takové ustanovení ústavněsoudním přezkumem zrušeno.

Z uvedeného přehledu plyne závěr: Veškeré navrhované zásahy v území musí být provázeny přesvědčivým průkazem, že jejich uskutečněním nedojde k překročení přípustné míry zatěžování a znečišťování prostředí, tedy k nadlimitní zátěži území. Pokud již objektivně v důsledku lidské činnosti existuje v daném území nadlimitní zátěž, tedy protiprávní stav, pak 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 odsouhlasené, umístění nebo povolení zásahu nezákonné, ba protiústavní a příslušné dotčené orgány i stavební úřady, jež mají hájit vymezené veřejné zájmy a místo toho souhlasí se způsobem bezpráví nebo s jeho prohloubením, závažným způsobem porušují zákon a jednají hrubě chybně“.

Vypořádání:

Viz vypořádání typických připomínek č. 5 a 2.

Občanské sdružení Za kvalitní bydlení v Horoměřicích

Ing. J. Kočař

1. Studie posuzuje zatížení obyvatelstva hlukem z provozu letadel do kategorie „nad 136 tun“. Tato kategorie není přesná a je nutno doplnit posouzení hlukových účinků soudobých letounů s hmotností na vzletu 300 až 400 tun, které mají mnohem nepříznivější dopad na ŽP. Zakreslení izofon je tedy velmi nepřesně odpovídající menším letounům do 80 tun - viz studie z roku 2005.
2. Rovněž se autor nevypořádal se synergickými účinky hluku ostatních připravovaných dopravních staveb v okolí jako je např. silniční okruh kolem Prahy a pouze uvádí, že neexistuje přesná metodika takového zpracování a autorovi nejsou známe ani přesné statistické údaje k takovému hodnocení.
3. Rovněž autor bagatelizuje počet hlukem zasažených osob a celých městských částí, když např. zcela opomněl postižení ca. 2500 studentů zemědělské univerzity na Suchdole. Ve studii se uvádí, že hlukem bude zasaženo 7494 osob. Podle analýz společnosti B.I.R.T. má být ale zasaženo 68000 obyvatel. Podle našeho odhadu bude počet hlukem zasažených osob přes 100000 (viz dále). Studie jako doporučené řešení tohoto stavu „navrhuje“ vymístění obyvatelstva a budov z postižených lokalit...
4. Náletové koridory plánované VPD vedou přes celou východní Prahu od sídliště Háje až po Kobylisy. Zasažení hlukem a bezpečnostní riziko několika set tisíc obyvatel v těchto částech Prahy se studie nezabývala vůbec...
5. Ve studii se uvádí, že důvodem stavby další (čtvrté) VPD je velké množství pohybu letadel. Kapacitně mnohonásobně větší letiště např. v Londýně teprve nyní přistoupilo k realizaci teprve třetí VPD. Dále bylo zcela zanedbáno posouzení divergování letadel na jiná letiště v Praze a okolí. Zcela byla opomenuta skutečnost, že počet cestujících je v posledních asi 4 letech stagnující. Naopak zprovozněním letiště ve Vodochodech v roce 2013 dojde k úbytku cestujících na letišti v Ruzyni o tri až pět milionů, tj. ca. o 40%.
6. Autoři se rovněž nevypořádali s bezpečnostní otázkou provozu na navrhované VPD, zejména možné jejich záměny při přistání letadel za zhoršené viditelnosti na rovnoběžných VPD s minimálním odstupem nebo jejich záměny se silničním okruhem kolem Prahy, který bude jakoby v prodloužení navrhované VPD.
7. Provozem na navrhovaném dráhovém systému dojde spíše ke snížení počtu cestujících, protože při nárazovém bočním proudění větrů bude nutno letadla pro přistání divergovat na jiná letiště.
8. Studie opomíná alternativní řešení provozu VPD, jako je např. provozování, nebo prodloužení stávající VPD 04/22, která slouží dlouhodobě k parkování letadel..., časově rovnoměrné využívání současného dráhového systému po celou denní dobu, převedení Karga a malých letadel na jiná letiště atd.

9. Vzrůstající počet pohybů na celém letišti, kterým má být odůvodněna výstavba další VPD, nevypovídá o kapacitě dráhového systému.

10. Studie se rovněž nevypořádala s řešením nárůstu cestujících ve vztahu k MHD.

Studie má zdůvodnit potřebnost této stavby pro společnost. Podle našeho názoru je skutečným důvodem „potřeba“ zrušení provozu na VPD 13/31 jejíž přistávací koridor vede přes developersky velmi zajímavé lokality Prahy 5 a 6 (Motol, Vidoule, Košíře aj., které jsou z částí chráněné krajinné oblasti. V nedávné minulosti již realizované bytové soubory v těchto lokalitách byly rozprodávány s příslibem zrušení provozu na VPD 13/31...

Jsme přesvědčeni, že realizací této megalomanské stavby dojde k výraznému zhoršení ŽP v celé severní a východní Praze a proto žádáme, aby předkládaná studie byla z uvedených důvodů vrácena k doplnění, resp. aby byla zamítnuta.

Vypořádání:

1. *Kategorie nad 136 tun zahrnuje i uváděná letadla. Kromě toho je pro nejvýznamnější vliv nočního hluku stanovena podmínka:*

- **do nočního provozu LKPR budou přípouštěna pouze letadla o MTOW do 100 t, vyhovující hlukové kategorii LKPR 1 a 2, respektive letadla o MTOW nad 100 t vyhovující hlukové kategorii LKPR 1**

2. *Možnost kumulace s jinými záměry – např. silniční okruh okolo Prahy, stavba č. 518, úsek Ruzyně – Suchdol je popsána v kap. B.I.4. a B.I.6. Dokumentace. Synergické vlivy existujících záměrů jsou dokumentací řešeny dostatečně. K uvažovaným záměrům, ke kterým nebyl proveden min. proces EIA nejsou dostatečné podklady. Viz vypořádání typické připomínky č. 12.*

3. *Viz vypořádání typické připomínky č. 3.*

4. *K tomuto vlivu je v návrhu stanoviska stanovena tato podmínka:*

- ve vztahu k standardním příletovým a odletovým tratím:

- **budou stanoveny optimální standardní příletové tratě STAR a standardní odletové tratě SID pro vrtulové a proudové dopravní letouny s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou, vybavené odpovídající navigační podporou**
- **všechny odlety budou prováděny po SID (standardních odletových tratích) až do průsečíku SID s hranicí vymezeného prostoru povinného dodržování SID**
- **dodržování předepsaných trajektorií letu bude kontrolováno**

5. *V dokumentaci jsou dostatečně vysvětleny provozní, environmetální a bezpečnostní důvody záměru. Letiště Vodochody je na začátku procesu EIA a má jiného investora. Nelze se na něj odvolávat. Z hlediska počtu cestujících došlo k poklesu poprvé v roce 2009 v důsledku ekonomické krize. Tento krátkodobý stav nemůže ovlivnit přípravu na budoucí zvyšování důležitosti a objemu letecké dopravy, které prognozují všechny odborné nezávislé organizace. Např. EUROCONTROL odhaduje, že do roku 2030 se poptávka po létání v Evropě zdvojnásobí. V ČR se přitom očekává ještě vyšší růst než v jiných evropských*

zemích, protože je u nás letecká doprava ještě málo rozvinuta ve srovnání se státy západní Evropy.

6. V dokumentaci je dostatečně řešena bezpečnostní otázka záměny VPD. Pro záměnu se silničním okruhem je zpracována samostatná kapitola.

Při současné úrovni řízení letového provozu je případná záměna drah téměř vyloučena. Nová dráha bude od současné hlavní dráhy vzdálena více než 1,5 kilometru a její radionavigační systém bude pracovat na jiné frekvenci a s jiným identifikátorem.

Přiblížení na přistání řídí a přistání povolují dva různí řídicí letového provozu, kteří sledují provoz na obrazovce radiolokátoru a takového omylu by si všimli. A pokud ani oni ne, pak na letišti funguje sofistikovaný systém pro řízení provozu na letišti, který by v případě, že je „chybná“ dráha obsazena jiným letadlem či vozidlem, vyhlásil řídicímu poplach. To by ho upozornilo, že letadlo se přibližuje na špatnou dráhu a umožnilo mu včas vydat pilotovi příkaz k přerušení přistání.

7. Tato připomínka není připomínkou k vlivům na životní prostředí uvažovaného záměru.

8. Viz vypořádání typické připomínky č. 4.

9. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

10. V rámci hlukových a rozptylových studií byl řešen nárůst železniční a silniční dopravy v souvislosti s realizací uvažovaného záměru.

O. s. Za naši přírodu

Josef Urban

1. Zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí na dopracování dokumentace (viz č. j. 21550/ENV/08), ani oprávněné připomínky dotčených obyvatel, obcí, městských částí a občanských sdružení k předchozí dokumentaci (dokumentace 2007).

2. Dokumentace neobsahuje údaj o kapacitě záměru ani jiné informace o konečném rozsahu letiště Praha Ruzyně, a je proto z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. i nadále neposuzovatelná. Provozovatel ruzyňského letiště, společnost Letiště Praha, a.s., v rámci procesu EIA od roku 2005 potřetí zatajil veřejnosti i úřadům, jak velké letiště plánuje vybudovat (oznámení záměru 2005, dokumentace 2007, dokumentace 2009).

3. Nebyla posouzena únosnost záměru z hlediska jeho vlivu na zdraví současných ani budoucích obyvatel.

4. Dokumentace nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem.

5. Dokumentace a ani jiné doklady neobsahují konkrétní závazné omezení nočního provozu.

6. Nesouhlasím s navrhovaným rozšířením ochranného hlukového pásma na území se stávající obytnou zástavbou, které umožní neomezené překračování hlukových limitů.

7. Záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací, představuje dopravní stavbu nadmístního významu, která způsobí trvalé překročení zákonných hygienických limitů hluku v

území vymezeném jako obytné, bez vyznačení jakýchkoliv negativních vlivů a omezení v platném územním plánu.

8. I z chybné dokumentace záměru zpracované bez variant na základě neúplných a podhodnocených podkladů (např. nezahrnutí území Lysolaj a Sedlce, podhodnocené stavy obyvatel, jednoznačně vyplývá, že záměr by způsobil překročení hygienických limitů hluku na územích se stávající obytnou nástavbou.

9. Dokumentace se vůbec nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, který se bude vlivem leteckého provozu nepochybně dále zhoršovat a letecký hluk tak bude dlouhodobě ohrožovat zdraví obyvatel žijících v okolí letiště.

10. Nebyl posouzen vliv hluku na stávající školská zařízení a jeho dopad na jejich provoz. Zvláště závažný je to pro přes 20 000 studentů ČZU.

Vypořádání:

1. Dle posouzení provedeného v rámci posudku zpracovatel dokumentace splnil uvedené požadavky MŽP a další připomínky. Zpracovatel posudku považoval za vhodné doplnit některé informace především k hodnocení zdravotních rizik, k vlivům sekundární prašnosti a ke kumulaci vlivů s uvažovaným letištěm Vodochody. Tyto informace byly doplněny a jsou přílohou posudku.

2. Viz vypořádání typických připomínek č. 1.

3. Viz vypořádání typických připomínek č. 3.

4. Viz vypořádání typických připomínek č. 3.

5. Viz vypořádání typických připomínek č. 1.

6. Viz vypořádání typických připomínek č. 2, 3 a 5.

7. Viz vypořádání typických připomínek č. 7.

8. Viz vypořádání typických připomínek č. 2, 3 a 5.

9. Viz vypořádání typických připomínek č. 1.

10. Viz vypořádání typických připomínek č. 3.

O.s. Zdravé Lysolaje

Eva Konečná

1. Součástí dokumentace je skandální lživé tvrzení v dopise Ministerstva zdravotnictví (č. j. 49902/2009-OZV-32.3.-19.10.09) o souhlasu zastupitelstvech dotčených obcí a městských částí Hl. m. Prahy s rozšířením tzv. ochranného hlukového pásma (OHP). Pravdou je pravý opak.

POŽADUJEME: pozastavit proces posuzování dokumentace, dokud se věc nevyšetří, ideálně s vyvozením osobní odpovědnosti ministryně zdravotnictví. Požadujeme zamítnutí rozšíření OHP.

2. Hluková studie firmy Techson z roku 2007, jež je součástí dokumentace, je zkreslená a nepravdivá vinou faktů, že za prvé, měření probíhalo v době omezeného leteckého provozu v době rekonstrukce hlavní vzletové a přistávací dráhy a za druhé, že měřicí místa byla záměrně vybírána v rozporu s metodikou, např. za pevnými překážkami, což jsme dokladovali přílohami v našich připomínkách z 31.1.2008. Logickým důsledkem toho je zkreslená a nepravdivá celá dokumentace a hodnoty v ní nelze použít pro žádné závěry.

POŽADUJEME: zamítnutí posuzování dokumentace ovlivněné podvodnými praktikami při tvorbě hlukové studie. Požadujeme prošetření podvodu.

3. Nebyl hodnocen vliv hluku na MČ Lysolaje a MČ Praha - Sedlec v závěru Posouzení záměru z hlediska zákona č.258/200Sb a nařízení vlády č. 148/2006 Sb.

POŽADUJEME: doplnit způsoby ochrany zdraví obyvatel Lysolaje. Požadujeme popsat pravdivý vliv hluku na Lysolaje bez vnitřních rozporů dokumentace.

4. Dokumentace zatajuje překračování hlukových norem v zvláště chráněném území Housle.

POŽADUJEME: doplnit způsoby ochrany zvláště chráněného území Housle před hlukem.

5. Dokumentace neřeší základní smysl procesu EIA, a sice do jaké míry je daný záměr únosný pro krajinu a zdraví obyvatel.

POŽADUJEME: doplnit počet přeletů únosných z hlediska zdraví obyvatel a ochrany území.

6. Dokumentace se nevěnuje synergii negativních vlivů z jednotlivých zdrojů hluku.

POŽADUJEME: dopracování hlukové studie kombinace letového provozu a plánovaného dálničního obchvatu včetně synergetických a multiplikačních efektů tak, aby poskytovaly pravdivé hodnoty dopadu kombinací stávající i plánované letecké, silniční i železniční dopravy.

7. Dokumentace neřeší kompenzace postiženým obyvatelům za újmu na zdraví a dorovnání ztráty cen nemovitostí.

POŽADUJEME: závazek investora s metodikou odškodnění obyvatel za újmu na zdraví i majetku.

8. Dokumentace nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem, a to zejména ve vztahu k regulaci nočního provozu.

9. Limity provozu pro noční ani denní provoz nebyly stanoveny.

10. Zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí (MŽP) na dopracování dokumentace (viz č. j. 21550/ENV/08) ze dne 1.13.2008, zejména:

- v dokumentaci není stanovena maximální kapacita a limity záměru, k této kapacitě nebylo provedeno žádné posouzení vlivů,
- posouzení vlivů nebylo provedeno variantně pro různé druhy provozu na drahách,
- nebyla stanovena maximální únosnost území ve vazbě na skutečnou kapacitu letiště,
- z hlediska hlukové zátěže nebyla maximální únosnost území posuzována vůbec, tedy ani pro rok 2020,
- nebyly stanoveny meze pro růst letiště,

- nebyly prověřeny a doloženy varianty umístění plánované přistávací a vzletové dráhy a varianty přesunu nákladní dopravy (Cargo) a tranzitní přepravy na jiné letiště,
- nebyly vyhodnoceny kumulativní vlivy různých druhů dopravy,
- nebylo absolutně žádným způsobem provedeno prověření množství obyvatel dotčených nadlimitním hlukem,
- nebyla vypořádána vyjádření k dokumentaci záměru z roku 2008.

11. Dokumentace podhodnocuje stav záměrem postižených lidí, zejména tisíců studentů České zemědělské univerzity a vliv záměru na jejich zdraví, kvalitu učení a soustředěnost.

12. Nebyly vypořádány a zohledněny všechny připomínky našeho sdružení k původní dokumentaci z 31. 1. 2008.

Vypořádání:

1. *Viz vypořádání typické připomínky č. 10.*

2. *Měření probíhalo v souladu s metodikou. Podstatné bylo měření jedné hlukové události. Výběr měřících míst byl také v souladu se závaznou metodikou. Hluková studie se nezpracovává z naměřených hodnot, ale matematickým modelem, kde jsou vstupními údaji předpokládané provozní parametry (skladba letadel, počty pohybů a jejich distribuce na jednotlivé dráhy dráhového systému vycházející z prognóz provozovatele letiště a statistik provozu). Měřením se pouze dokládá, že výpočty matematickým modelem korespondují s naměřenými hodnotami – jedná se o ověření modelového výpočtu.*

3. *Lysolaje byly doplněny do Doplnku posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, které je přílohou tohoto posudku.*

4. *Hlukové limity jsou jasně specifikovány pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně zdraví. Přírodní památka Housle chránící významný geomorfologický útvar v lesním porostu v rokli takovým prostorem není. Ostatní případné vlivy jsou komentovány ve vypořádání typické připomínky č. 6*

5. *Viz vypořádání typických připomínek č. 2 a 5.*

6. *Možnost kumulace s jinými záměry – např. silniční okruh okolo Prahy, stavba č. 518, úsek Ruzyně – Suchdol je popsána v kap. B.I.4. a B.I.6. Dokumentace. Synergické vlivy existujících záměrů jsou dokumentací řešeny dostatečně. K uvažovaným záměrům, ke kterým nebyl proveden min. proces EIA nejsou dostatečné podklady. Viz vypořádání typické připomínky č. 12.*

7. *Viz vypořádání typické připomínky č. 13.*

8. *Viz vypořádání typické připomínky č. 3.*

9. *Viz vypořádání typické připomínky č. 1.*

10. *Viz vypořádání typických připomínek č. 1, 2, 3, 4, 5 a 12.*

Společenství pro dům Holubí

Ing. Eva Oleárníková

Ing. Pavel Beran, Ph.D.

Mgr. Dušan Zach

Aktuální je dokumentace z konce roku 2009, která byla zveřejněna na internetu dne 4. 1. 2010. Zveřejněna je pouze hlavní textová část a seznam obcí dotčených hlukem z leteckého provozu včetně grafické přílohy s vyznačením návrhu takzvaného ochranného hlukového pásma. Již tady se vyloučila zcela zásadní chyba, dokumentace EIA je z roku 2009 a Seznam obcí... včetně přílohy je z roku 2007, vydal Techson Praha. Návrh z roku 2007 není ve skutečnosti totožný s aktuálním návrhem z roku 2009. Nově například z návrhu vypadla podstatná část Nebušic atd.

Ze studie hluku pro výhledový letecký provoz na Letišti Praha Ruzyně k roku dosažení cílové kapacity s dvojicí paralelních drah RWY 06R/L 24R/L je zřejmé a jasné, že na významné části zastavěného území obcí dojde k překročení hlukových limitů ve venkovním prostoru v denní i noční době. Dodržení hlukových limitů ve vnitřním prostoru závisí na charakteru toho či onoho objektu a způsobu větrání.

Podle našeho názoru hlukové limity je nutno považovat za závazné a nepřekročitelné. Zákon č. 17/1991 Sb., o životním prostředí přímo zdůrazňuje právo na příznivé životní prostředí jakožto jedno ze základních práv člověka. § 8 odst. (2) zní: „Poškození životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy“. V našem případě tímto zvláštním předpisem je právě Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Pokud Letiště Praha a.s. myslí vážně „Program Dobré sousedství“, pak by nemělo uvažovat o tom, že obyvatele některých obcí bude krátiť na jejich právu na zachování příznivého životního prostředí, konkrétně hlukových limitů. Hlukové limity jsou chráněny právem a jejich dodržení je právně vymahatelné.

Hlukové limity jsou stanoveny pro vnější i vnitřní prostředí a oboje musí být dodrženy, Nelze se spokojit se zachováním hlukových limitů ve vnitřním prostředí instalací oken s vyšší neprůzvučností a podobně.

Navýšení hluku budou exponovány tisíce stálých obyvatel. Předložená dokumentace výslovně uvádí: „Do celkového počtu posuzovaných obyvatel nebylo zahrnuto cca 2 260 studentů, resp. uživatelů kolejí České zemědělské univerzity v Praze 5 - Suchbale. Důvodem je skutečnost, že z hlediska hodnocení možných negativních účinků hluku z dopravy se jedná o krátkodobou a přerušovanou expozici hlukem, pro jejíž vyhodnocení nejsou k dispozici odborné podklady. Jsme opačného názoru, koleje a areál university bude patřit mezi lokality nejvíce napadené hlukem z leteckého provozu, a proto citovaná pasáž z dokumentace je pouze účelová tvrzení bagatelizující dopady na hlukové klima. Tisíce studentů na kolejích po většinu roku bydlí a ještě více jich na universitě studuje. Česká zemědělská univerzita je z hlediska hluku chráněným objektem a přitom patří mezi nejvýznamnější vysoké školy v ČR.

Návrh ochranného hlukového pásma zpracovala firma Techson Praha a tento návrh je součástí a přílohou dokumentace EIA. Tato příloha není zveřejněna na adrese <http://www.mzp.cz/eia>.

Další přílohou dokumentace EIA, přílohou na adrese <http://www.mzp.cz/eia> nezveřejněnou, je Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví. V tomto posouzení je tučně a podtrženě uvedeno:

„Je však nutné do budoucna velmi opatrně a uvážlivě posuzovat ze strany obcí a městských částí změny územních plánů jednotlivých lokalit s ohledem na rozvoj nových ploch určených k bydlení, protože přivádění nových obyvatel do území zatížených hlukem je z hlediska zdravotního nevhodné a tím z hlediska celospolečenského nežádoucí, přestože, vzhledem k dostatečně známým podkladům, tj. otevřené informování veřejnosti ze strany letiště, lze pokládat přistěhování lidí do těchto lokalit za jejich dobrovolnou expozici.“

Tak si asi Letiště Praha a.s. představuje plnění „Programu Dobré sousedství“. Je jasné, že vyhlášení ochranného hlukového pásma znamená stop pro rozvoj dotčených obcí, stop další výstavbě a to i té, která je v souladu s nyní platným územním plánem. Na otázku, co to udělá s cenou nemovitostí, si každý asi dokáže odpovědět sám (bez ohledu na zavádějící studii z dokumentace k roku 2008). Lidé, kteří v ochranném hlukovém pásmu již nyní žijí, neodstěhují se, nebo lidé, kteří se sem přistěhují a podstoupí „dobrovolnou expozici“, by podle takové interpretace ochranného hlukového pásma měli právo tak akorát být zticha. Podle našeho názoru rozšiřování ochranného hlukového pásma do obydleného území podle potřeby toho či onoho letiště je neodůvodnitelné.

Vypořádání:

Příslušný úřad je povinen dle §8 odst. 2 zák. č. 100/2001 Sb. zveřejnit alespoň textovou část dokumentace. Uvedená mapa sloužila pro stanovení obcí dotčených hlukem z leteckého provozu, nikoli jako součást posouzení záměru.

Dále viz vypořádání typických připomínek č. 2, 5 a 3.

Společenství vlastníků jednotek objektu Nad Vltavským údolím

JUDr. František Partík

Ing. Pavel Brázda, PhD.

1. Nesouhlasíme s navrženým OHP a závěry hodnocení vlivu záměru na veřejné zdraví – zásah do subjektivních práv vlastníků nemovitostí, způsobený nadměrným hlukem z provozu navrhovaného záměru.

Nadměrným hlukem je ohrožován výkon následujících práv dotčených vlastníků nemovitostí:

a) sousedního práva vlastnického k předmětným nemovitostem, resp. jeho složek - práv, která s užíváním těchto nemovitostí souvisejí a která jsou zaručena řadou právních předpisů, včetně předpisů ústavní právní síly,

b) práva na ochranu bydlení a životních podmínek,

c) práva na ochranu osobnosti podle § 11 občanského zákoníku včetně práva na ochranu zdraví podle čl. 31 Listiny základních práv a svobod a

d) práva na příznivé životní prostředí podle čl. 35 Listiny základních práv a svobod.

Ad a) Protiprávní hlukovou zátěží způsobenou umístěním dané stavby dojde podle našeho názoru k vážnému ohrožování práva vlastnického, příp. práva spoluvlastnického. Ze složek práva vlastnického zůstávají vlivem hlukových imisí relativně nedotčeny pouze právo předmět vlastnictví držet a případně jej zničit. Právo jej užívat k účelům bydlení, pro něž je stavebně-technicky i právně určen, je narušováno absencí klidu a pohody, jež jsou k bydlení vyžadovány, praktickou nemožností větrání atd., a to takovou měrou, která se dokonce přičítá právním předpisům. Právo požívat užitky předmětu vlastnictví a právo s ním disponovat je ohrožováno v tom směru, že tržní cena nájmu i případného prodeje je v důsledku shora popsaných skutečností velmi významně redukována a v žádném případě nekoresponduje s běžnými cenami obdobných domů a bytů v jiných místech.

Ad b) Dotčení vlastníci užívají nemovitosti, na které dolehnou nadměrné imise hluku z předmětné stavby, k bydlení. Protiprávní hlukovou zátěží dojde k vážnému ohrožování jejich práva na bydlení včetně práva na neustálé zlepšování životních podmínek, práva na respektování soukromého a rodinného života a obydlí. Tato práva vyplývají především z článku 11 odst. 1 Mezinárodního paktu o hospodářských, sociálních a kulturních právech (vyhlášen v ČR jako platná a účinná součást právního řádu pod č. 120/1976 Sb.), z článku 8 odst. 1 Evropské úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (dtto pod č. 209/1992 Sb.), článku 10 odst. 2 Listiny základních práv a svobod (č. 2/1993 Sb.) a podpůrně též z ustanovení Evropské sociální charty (dtto pod č. 14/2000 Sb. m. s.) a deklarace práv dítěte (usnesení Valného shromáždění OSN č. DE01/59). Nadlimitními imisemi pronikajícími i do vnitřního prostoru staveb dochází v jistém smyslu i k ohrožování práva na nedotknutelnost obydlí podle čl. 12 odst. 1 Listiny základních práv a svobod.

Stojí za zmínku, že právě ve zhoršených podmínkách životního prostředí v nejbližším okolí obydlí fyzické osoby spatřuje Evropský soud pro lidská práva porušení soukromého a rodinného života zaručeného čl. 8 Evropské úmluvy (viz mj. rozsudek Guerrová a další vs. Itálie, přehled rozsudků ESLP, sešit 1/1998, č. 4)

Ad c) Dotčení vlastníci v nemovitostech dotčených imisemi hluku z předmětných komunikací bydlí a tráví v nich většinu svého času. Budou tak permanentně vystaveni nepříznivému působení hluku na zdraví. Tím dochází též k vážnému ohrožování jejich práva na ochranu osobnosti, jehož součástí je i právo na ochranu zdraví. Podle § 11 občanského zákoníku má fyzická osoba právo na ochranu své osobnosti, zejména života a zdraví, občanské cti a lidské důstojnosti, jakož i soukromí, svého jména a projevů osobní povahy. Podle článku 31 Listiny základních práv a svobod má každý právo na ochranu zdraví. Obdobně podle článku 12 Mezinárodního paktu o hospodářských, sociálních a kulturních právech má každý právo na dosažení nejvýše dosažitelné úrovně fyzického a duševního zdraví. Podle § 13 odst. 1 občanského zákoníku má právo domáhat se, aby bylo upuštěno od neoprávněných zásahů do práva na ochranu její osobnosti, aby byly odstraněny následky těchto zásahů a aby jí bylo dáno přiměřené zadostiučinění.

Nejvyšší přípustné hygienické limity hlukové zátěže jsou v právním řádu stanoveny proto, aby byla definována hranice, do níž lze ještě považovat obtěžování hlukem za relativně

zdraví neškodné (nepochybně se zohledněním skutečnosti, že určité míře hluku se v moderní společnosti nelze zcela vyhnout). Tomu odpovídá i definice hluku uvedená v § 30 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, kde je explicitně řečeno, že hlukem je „zvuk, který může být škodlivý pro zdraví a jehož hygienický limit stanoví prováděcí právní předpis.“

Rovněž množství odborných studií prokazuje, že hluk představuje v současnosti jeden z nejvýznamnějších zdrojů obtěžování lidského života, a v mnoha případech i bezprostřední riziko pro lidské zdraví. Primárně jde samozřejmě o přímé poškozování sluchových orgánů, prokázány jsou však i nezanedbatelné sekundární dopady, např. na kardiovaskulární a imunitní systém a celkové duševní i tělesné zdraví v důsledku rušení, nedostatku spánku apod. Tzv. nespecifické (mimosluchové) účinky hluku ovlivňují celou řadu dalších aspektů lidského života, mj. emocionální rovnováhu, stres, pracovní aktivitu, resp. únavu, kvalitu odpočinku, jednání v sociálních vztazích, průběh nemocí, jejichž primární příčina s hlukovou zátěží nesouvisí atd.

Ad d) Podle našeho názoru dojde též k vážnému ohrožování práva na příznivé životní prostředí podle čl. 35 Listiny základních práv a svobod. Jak konstatoval Ústavní soud ve svém nálezu sp. zn. III. ÚS 70/97, skutečnost, že životní prostředí je veřejným statkem (hodnotou) ve smyslu preambule Ústavy a Listiny a čl. 7 Ústavy, nevylučuje existenci subjektivního práva na příznivé životní prostředí (čl. 35 odst. 1 Listiny), jakož i práva v zákonem stanoveném rozsahu se jej domáhat (čl. 41 Listiny). Existence subjektivního práva osob na příznivé životní prostředí je výslovně zmiňována i v preambuli zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Podle § 8 odst. 2 zákona o životním prostředí se rozumí „poškozením životního prostředí“ zhoršení jeho stavu znečištěním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy. Pokud v dané situaci imise hluku do životního prostředí namítajících skutečně přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy, dochází bezpochyby k poškozování jejich životního prostředí. Hluk (resp. emise a imise hluku a vibrací) je nutno systémově chápat jako složku životního prostředí ve smyslu § 2 a § 3 zákona o životním prostředí (obdobně § 2 písm. a) bod 3 zákona č. 123/1998 Sb., o právu na informace o životním prostředí, stanoví, že emitovaný hluk je jedním z faktorů stavu složek životního prostředí).

Uvažovaný záměr nové RWY tedy výrazně zasahuje do práv vlastníků nemovitostí a její provozování, spojené s překračováním hlukových limitů, by se mohlo stát předmětem občanskoprávních sporů. Je zřejmé, že povolením záměru jsou ohroženy zájmy chráněné výše citovanými právními předpisy, včetně předpisu ústavních. Dokumentace neobsahuje vyhodnocení záměru z hlediska dotčení ústavních práv občanů.

2. Dokumentace EIA z hlediska vlivu na zdraví obyvatel neobsahuje posouzení a vyhodnocení variant umístění dráhy nebo omezení následného provozu, příp. varianty koncepce dráhového systému. Dokumentace pouze pojednává stavy s a bez paralelní dráhy v roce 2020. Žádné varianty výstavby dráhy nebo celkové změny dráhového systému nebo provozu z hlediska posouzení vlivu na zdraví nejsou vyhodnoceny. Jako jediná varianta je vybrána dráha 1,5 km blíže městu s negativním dopadem na obytná území a cenné přírodní lokality na okraji Prahy.

3. Zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí na dopracování dokumentace (viz č. j. 21550/ENV/08), ani oprávněné připomínky dotčených obyvatel, obcí, městských částí a občanských sdružení k předchozí dokumentaci (dokumentace 2007).

4. Dokumentace neobsahuje údaj o kapacitě záměru ani jiné informace o konečném rozsahu letiště Praha Ruzyně, a je proto z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. i nadále neposuzovatelná. Provozovatel ruzyňského letiště, společnost Letiště Praha, a. s., v rámci procesu EIA od roku 2005 potřetí zatajil veřejnosti i úřadům, jak velké letiště plánuje vybudovat (oznámení záměru 2005, dokumentace 2007, dokumentace 2009).

5. Nebyla posouzena únosnost záměru z hlediska jeho vlivu na zdraví současných ani budoucích obyvatel. Zpracovatel dovozuje, že únosné zatížení prostředí nelze vztáhnout k problematice hlukové zátěže- argumentem má být, že problematika hluku je v gesci Ministerstva zdravotnictví a nikoli MŽP. Dle našeho názoru je toto tvrzení zjevně mylné – celý smysl hodnocení vlivů je právě v tom, aby byly všechny vlivy na životní prostředí i veřejné zdraví vyhodnoceny komplexně a ve svých vzájemných souvislostech. Rozsah posuzování není předmětem volné úvahy zpracovatele, ale je vymezen § 2 zákona 100/2001 Sb. „Posuzují se vlivy na veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky, vymezené zvláštními právními předpisy a na jejich vzájemné působení a souvislosti.“ Už z důvodu vzájemného působení a souvislostí nelze hlukové zatížení - v daném případě navíc naprosto zásadní - uměle z životního prostředí vyjímat.

Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, navíc stanoví úkoly dalších orgánů veřejné správy v oblasti hodnocení a snižování hluku z hlediska dlouhodobého průměrného hlukového zatížení životního prostředí (viz § 1 písmeno c) naposledy citovaného zákona).

6. Dokumentace nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem. Viz dokument Night Noise Regulation for Europe, WHO, 2009. Zde se zejména uvádí: „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 pohybu 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“

7. Dokumentace a ani jiné doklady neobsahují konkrétní závazné omezení nočního provozu.

8. Nesouhlasíme s navrhovaným rozšířením ochranného hlukového pásma na území se stávající obytnou zástavbou, které umožní neomezené překračování hlukových limitů. V tištěné verzi dokumentace EIA je založen dopis Ministerstva zdravotnictví datovaný 30. 10. 2009, kde se uvádí: „Oceňujeme, že v rámci dosažení shody ve vedení hranice nového

ochranného hlukového pásma se všemi dotčenými obcemi a městskými částmi hl. m. Prahy respektujete požadavky vyplývající z platných územních plánů dotčených subjektů a usnesení jednotlivých zastupitelstev...“

Konstatujeme, že přinejmenším v naší městské části Praha Suchdol k žádnému konsensu se zastupitelstvem nedošlo a dokumentace tak obsahuje zcela zřejmou nepravdu. Domníváme se proto, že celá část týkající se hluku je velmi nespolehlivá a nemůže sloužit jako podklad pro vydání Stanoviska.

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

10. I z chybné dokumentace záměru zpracované bez variant na základě neúplných a podhodnocených podkladů (např. nezahrnutí území Lysolaj a Sedlce, podhodnocené stavy obyvatel,...) jednoznačně vyplývá, že záměr by způsobil překročení hygienických limitů hluku na územích se stávající obytnou zástavbou.

11. Dokumentace se vůbec nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, které by se vlivem záměru nepochybně dále zhoršovalo a letecký hluk by tak dlouhodobě ohrožoval zdraví obyvatel, žijících v okolí letiště.

12. Dokumentace vůbec nehodnotí možný vliv záměru na evropsky významnou lokalitu (tzv. NATURA) Kaňon Vltavy u Sedlece, vyhlášenou nařízením vlády č. 371/2009 Sb. Stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny k záměru bylo vydáno před vyhlášením nařízení vlády č. 371/2009 Sb. a je tudíž neaktuální.

Tato lokalita se přitom nachází v území zasaženém vlivy záměru - přímo v navrženém OHP a obsahuje prioritní typy přírodních stanovišť. Dle § 45i zákona č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, jde-li o negativní vliv na lokalitu s prioritními typy stanovišť nebo prioritními druhy, lze koncepci nebo záměr schválit jen z důvodů týkajících se veřejného zdraví, veřejné bezpečnosti nebo příznivých důsledků nesporného významu pro životní prostředí. V případě nové RWY však ani jeden z těchto důvodů nenastává, neboť cílem záměru je rozšíření kapacity spolu se zvýšením hlukové zátěže nad rámec zákonných limitů - vyhlášení OHP.

Dále chybí vyhodnocení kumulativních účinků na tuto lokalitu spolu s dalšími záměry v okolí (SOKP stavba 518, 519).

13. Nesouhlasíme se závěrem studie, dle které nemá vliv zařazení nemovitosti do OHP vliv na její cenu. Zasažení nemovitosti do ochranným pásmem, ve kterém nejsou dodržovány hygienické limity hluku s nemožností užívat vnější prostor stavby a okolí k rekreaci, ve kterém je zvýšené riziko cévních chorob a nebezpečí infarktu, je logickým faktorem poklesu ceny nemovitosti, vedoucí až k její dlouhodobé neprodejnosti. Není možné realizovat záměr nové RWY s vyhlášením OHP nad dosud nedotčenou zástavbou, bez finanční kompenzace ze strany předkladatele záměru.

14. Dle zprávy Letiště Praha z 02/2010 v loňském roce přibylo tzv. transferových cestujících, kteří na pražském letišti přestupují na další let, který je dopraví do cíle jejich cesty. V roce 2009 bylo transferových cestujících 1.3 milionu. Jejich podíl na celkovém provozu letiště

stoupl meziročně na 23,1 procenta v loňském roce oproti 19,4 procentům v roce 2008. Roste tedy podíl cestujících, kteří neletí do Prahy. Neustálý nárůst počtu transferových cestujících považujeme vzhledem k blízkosti letiště obytné zástavby za neobhajtelný na úkor zdraví obyvatel zasažených hlukem a měl by být v záměru omezen, tak aby se letiště v Ruzyni stalo cílovým místem přestupního.

15. Vzhledem k výše uvedenému požadují vydání nesouhlasného stanoviska EIA k záměru výstavby paralelní dráhy a násobného navýšení leteckého provozu na letišti v Praze Ruzyni, které se nachází v hustě obydleném území okraje hl. m. Prahy, kde jsou již nyní překračovány zákonné hygienické limity.

Vypořádání:

1. Viz vypořádání typických připomínek č. 2 a 5.

2. Viz vypořádání typické připomínky č. 4.

3. Dle posouzení provedeného v rámci posudku zpracovatel dokumentace splnil uvedené požadavky MŽP a další připomínky. Zpracovatel posudku považoval za vhodné doplnit některé informace především k hodnocení zdravotních rizik, k vlivům sekundární prašnosti a ke kumulaci vlivů s uvažovaným letištem Vodochody. Tyto informace byly doplněny a jsou přílohou posudku.

4. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

5. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

6. Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

7. Viz vypořádání typických připomínek č. 2 a 10.

8. Viz vypořádání typické připomínky č. 7.

9. Viz vypořádání typické připomínky č. 10.

10. Viz vypořádání typických připomínek č. 3 a 2.

11. Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

12. V průmětu OHP se nachází jen část nespojitě vymezené EVL, a to části PP Sedlecké skály a PP Zámky. Předmětem ochrany jsou přírodní stanoviště, nikoli druhy živočichů (včetně prioritních). S podklady ohledně charakteru EVL bylo možno oficiálně nakládat až po nabytí účinnosti NV č. 371/2009 Sb. v listopadu 2009, kdy již byly části doplněné dokumentace, týkající se přírody a krajiny, zkompletovány. Zpracovatel posudku si vyžádal aktuální stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody, které je uvedeno v příloze.

Viz vypořádání typické připomínky č. 6.

13. Viz vypořádání typické připomínky č. 13.

14. Viz vypořádání typické připomínky č. 4.

Vypořádání vyjádření samostatných územně správních jednotek k doplněné dokumentaci

Hlavní město Praha

V předchozím materiálu (EIA - Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně (prosinec 2007)) bylo uvedeno na str. 12 cit.: „Dlouhodobý rozvoj letiště může podpořit pouze zvýšení reálné hodinové kapacity dráhového systému, odhadem asi na cca 75 pohybů/hodinu“. Taková kapacita resp. frekvence, by představovala cca 657 000 pohybů/rok.

V aktuálním materiálu (EIA - Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně (prosinec 2009)) je na str. 19 uvedena kapacita 274 500 pohybů/rok: resp. průměrně 34 pohybů/hod. v denní době 48 pohybů/hod. v noční době 5 pohybů/hod.

Lokalita Na Padesátníku označena za nejkritičtější, z čehož vyplývá, že současné využití částí této lokality pro trvalé bydlení (OB - čistě obytné do roku 2010), ale převážně pro zahrady a zahrádkové osady (PZO), dle platného územního plánu, je zásadně nepřijatelné, tudíž popírá stávající územní plán.

Hluk negativně zasáhne části Suchdola, Nebušic a Lysolaj, takže nebude možný rozvoj těchto městských částí dle stávajícího územního plánu a zhorší se podmínky pro stávající zástavbu, převážně bytovou.

Za problematické považujeme, že do celkového počtu posuzovaných obyvatel zasažených hlukem, nebylo zahrnuto 2 260 studentů České zemědělské univerzity ani uživatelé zahrádkových osad (viz str. 172).

Za problematické považujeme umístění nového stání pro motorové zkoušky ve východní části areálu letiště, čímž se přiblíží k Přední Kopanině a lokalitě Na Padesátníku. Je proto nutné včas realizovat zmíněná stavební opatření - bariéry (viz str. 44, Příloha 17).

Upozorňujeme, že na str. 7 Přílohy 16 je konstatováno, že hygienické limity hluku z leteckého provozu již neodlišují způsob využití území, nebo druh chráněného objektu, jak to bylo dříve.

Z akustického hlediska je patrné z výsledků posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, že realizací záměru dojde odhadem k nárůstu zasažených osob o 20.000 - viz Příloha č. 20.2 „Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví“ (str. 33).

Na základě všech skutečností doporučujeme zvážit možnost zpřísnění stavebních řízení pro obytné objekty i mimo limitní izofony (stavební uzávěry), a to v rámci nového Ochranného hlukového pásma (dle předaných mapových podkladů po 2. kole projednávání). Dále je možno doporučit zakomponovat do možného rozvoje letecké dopravy i případné možnosti na přenesení části zvýšení dopravní letecké zátěže na jiná méně konfliktní letiště z hlediska hlukového.

Z hlediska ochrany ovzduší obsahuje předložená dokumentace výsledky rozptylové studie, která je vypracována metodikou SYMOS pro varianty 1 až 3.

Varianta 1 je výchozí stav v roce 2006. Vzhledem k tomu, že posuzovaná dokumentace byla předložena v prosinci 2009, nelze tento výpočet pokládat za výchozí stav a je nutné, aby byl aktualizován.

Do výpočtů byly zahrnuty emise z letecké dopravy, obslužné automobilové dopravy, pohybu letadel a automobilů na ploše letiště a energetických a technologických zdrojů. Ve studii se na str. 153 uvádí, že vyhodnocení imisních příspěvků je zatíženo neznalostí emisních charakteristik u letadel. Studie předpokládá, že lze obdobně jako u automobilů očekávat k roku 2020 pokles emisních charakteristik. Tento předpoklad není podložen legislativními požadavky na pokles emisí letadel.

Vyhodnocení imisní situace se opírá o výsledky měření koncentrací škodlivin v síti AIM a výsledky modelování kvality ovzduší ATEM 2010. Modelování kvality ovzduší ATEM 2010 bylo vypracováno v roce 2002. Předpoklady výpočtu vývoje pro rok 2010 se v praxi neuskutečnily, a proto tento model nelze pokládat za směrodatný.

V textové části je konstatováno, že do výpočtu modelem SYMOS nebyla zahrnuta sekundární prašnost, která se na celkové koncentraci suspendovaných látek výrazně podílí. Vzhledem k výše uvedeným nedostatkům je nutno požadovat přepracování rozptylové studie na metodiku ATEM, která zohledňuje sekundární prašnost a aktuální imisní situaci, včetně přenosů znečištění ze sousedních oblastí.

Je nutné z dopravního hlediska, aby rozvoji letiště předcházela realizace, kapacitního kolejového spojení mezi letištěm Ruzyně a centrem Prahy a výstavba severozápadní části Pražského okruhu (SOKP).

Upozorňujeme, že v konceptu nového ÚPn hl. m. Prahy, který se projednává, je území pro rozšíření letiště vlivem nové paralelní RWY řešeno v etapě. Zahájení etapy dle uvedeného konceptu nového ÚPn musí předcházet realizace kolejové hromadné dopravy na letiště Ruzyně.

Uvedení nové dráhy do provozu se v dokumentaci předpokládá v roce 2014. Na str. 18 dokumentace se uvádí, že rok uvedení dráhy do provozu z hlediska bilancí odbavených cestujících a počtu pohybů letadel koresponduje s údaji, které byly předpokládány pro rok 2012. V této souvislosti upozorňujeme, že na str. 9 dokumentace je uvedena původní tabulka prognózy vývoje počtu přepravených cestujících a pohybů letadel, která pro rok 2012 uvádí 15,4 mil. cestujících a 216,5 tis. pohybů letadel (dle podkladů z roku 2006). Na str. 16 dokumentace je uvedena tabulka s upravenou prognózou, která pro rok 2014 uvádí 15,9 mil. cestujících a 215 tis. pohybů letadel. Údaj v upravené prognóze pro rok 2014 (15,9 mil. cestujících) je tedy vyšší nežli údaj v původní tabulce pro rok 2012 (15,4 mil. cestujících) o 0,5 mil. cestujících. Uvedená připomínka se vztahuje rovněž k údajům na str. 75 a 76 dokumentace.

Dále upozorňujeme, že v Přílohách 6.1 a 6.2 je uvedeno, že výchozím podkladem pro dopravní výpočty je počet odbavených leteckých cestujících za rok 2013 - 19,2 mil. cestujících (viz graf na str. 5 Přílohy 6.1), v Příloze č. 6.2 (viz graf na str. 8) 19,2 mil. cestujících (P 06) nebo 16,1 mil. cestujících (P 08).

Na str. 166 (část „Vývoj výkonů v letecké dopravě“) je v dokumentaci text, který se týká problematiky tranzitní dopravy. Není zde však nijak zmíněna problematika transferu cestujících, která je výrazně významnější nežli tranzit.

V dokumentaci je zmíněna problematika letiště Vodochody. Postrádáme v této souvislosti podrobnější komentář a analýzu, do jaké míry zvažovaný nárůst letecké dopravy na letišti Vodochody by mohl ovlivnit budoucí rozsah letecké dopravy na letišti Ruzyně. Na str. 28 je

uvedeno, že paralelní dráha a jí generovaný hospodářský rozvoj navíc do roku 2020 vytvoří 17 000 nových pracovních příležitostí. Postrádáme odkaz na podklady, na základě nichž byly uvedené údaje o počtech pracovních příležitostí odvozeny. Na základě všech výše uvedených skutečností konstatujeme, že pokud byla provedena úprava prognózy počtu odbavených leteckých cestujících za rok, měla by představovat hodnoty, které by měly být v celé dokumentaci respektovány.

S ohledem na komplikace související s přípravou výstavby severozápadní části Pražského okruhu i s modernizací železniční trati Praha-Kladno s odbočkou na letiště připomínáme, že i nadále je nutná koordinace záměru s probíhající přípravou uvedených staveb.

Z hlediska zásobování zemním plynem upozorňujeme, že předmětnou stavbu je nutné projednat s provozovatelem VTL plynovodů dotčených předmětnou stavbou Pražskou plynárenskou Distribucí, a. s. a koordinovat s plánovanými dopravními stavbami: Silničním okruhem kolem Prahy - stavba č. 518 a železniční rychlodráhou Praha - Kladno s odbočkou na Ruzyň z hlediska přeložek VTL plynovodů vyvolaných těmito stavbami.

Vypořádání:

K reálné hodinové kapacitě dráhového systému - 75 pohybů/hodinu – jedná se o špičkovou frekvenci, která by mohla být naplněna během jedné hodiny v rámci jednoho dne. Tuto špičkovou frekvenci nelze násobit 24 hodinami, v ostatních hodinách se očekávají frekvence mnohem nižší. V denní době je počet pohybů limitován v rámci standardního letového dne, v nočních hodinách je počet pohybů navíc striktně omezen pro každou konkrétní noc plánováním max. 40 pohybů. Ovšem tato kapacita dráhového systému umožní okamžité přistání přilétajících letadel, která právě ve špičkových hodinách musí čekat na přistání ve vzduchu a tím zbytečně zatěžují prostředí.

K problematice územního plánu lze konstatovat, že uvažovaný záměr je dle povinné přílohy dokumentace (vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace) v souladu s ÚPD. Pro informaci je nutno doplnit, že záměr vstupující do procesu projektové EIA nemusí být v souladu s územně plánovací dokumentací žádného stupně. Tento soulad je nutný ve fázi procesu územního rozhodnutí.

Zároveň dokument „Územní plán hlavního města Prahy, Průvodní zpráva, 1999“ konstatuje následující: „Za časový horizont ÚPn (po r. 2010) je dle přepravních potřeb letiště zajištěna územní rezerva pro výstavbu nové VPD 06R/24L, která bude realizována rovnoběžně se stávající VPD 06L/24R, kterou musí v místě jejího křížení se silničním okruhem jeho trasa zohlednit. Po zprovoznění paralelní VPD 06R/24L je v ÚPn počítáno se zrušením stávající VPD 04/22. Návrh ÚPn zachovává stávající VPD 13/31 s tím, že provoz na ní bude organizován tak, aby nebylo umožněno její využívání směrem na město.“

Ovšem zřejmě se jedná pouze o samotnou dráhu, nikoli o prostorové vlivy, kterými provoz na dráze může působit na ostatní plochy. Není věcí procesu projektové EIA, aby řešil tuto problematiku v územním plánu. To, že letecký provoz může mít vlivy na životní prostředí je obecně známá věc. Tento proces projektové EIA podává vyčerpávající informaci o velikosti a rozsahu těchto vlivů. To zda a případně jakým způsobem tyto vlivy územní plán zohlední, je zcela věcí pořizovatele územního plánu, nikoli procesu projektové EIA.

K problematice studentů ČZU a uživatelů zahrádkových osad – viz typická připomínka č. 3.

K umístění nového stání pro motorové zkoušky je stanovena podmínka souhlasného stanoviska:

v rámci dostavby letiště bude vybudováno nové stání pro motorové zkoušky letadel, opatřené protihlukovým vybavením, které zajistí dodržení limitů hluku z motorových zkoušek letadel v okolí LKPR, a to včetně zkoušek s vyvedením na maximální režimy

K možnosti zpřísnění stavebních řízení mimo limitní izofony (stavební uzávěry), je možno konstatovat, že toto je plně v kompetenci územního plánu, jak podle stavebního zákona, tak z hlediska funkčního využití území. V procesu EIA bylo identifikováno území nevhodné pro bydlení - lokalita Na Padesátíku, k.ú. Ruzyně, a lokality Na Samotě a Nad Jenečkem v k.ú. Hostivice, a byla stanovena příslušná podmínka v návrhu stanoviska EIA. Problematika ochranného pásma je řešena ve vypořádání typické připomínky č. 2. Převedení části zvýšení dopravní letecké zátěže na jiná méně konfliktní letiště z hlediska hlukového je dostatečně komentováno v dokumentaci.

Charakteristika výchozí stavu je provedena k roku 2006 – tedy k zahájení procesu EIA.

K problematice vysvětlení podkladů použitých pro zpracování rozptylových studií byly vyžádány doplňující informace od zpracovatele, které jsou uvedeny v příloze tohoto posudku. Zároveň byla dopracována „Rozptylová studie – frakce PM₁₀ včetně sekundární prašnosti“, která je také uvedena v příloze tohoto posudku a doplněny vysvětlující podklady k modelu ATEM 2010, které byly použity při zpracování dokumentace.

Požadavek na návaznost dalších dopravních investic je logický a musí být řešen v rámci koordinace a územního plánu. V procesu projektové EIA lze ukládat podmínky a opatření aktuálnímu oznamovateli nikoli jiným subjektům, kteří budou realizovat kolejovou hromadnou dopravu na letiště Ruzyně a severozápadní část Pražského okruhu.

K problematice kapacit je v procesu EIA podstatná maximální kapacita – viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K transferové přepravě – viz vypořádání typické připomínky č. 4.

K problematice letiště Vodochody lze konstatovat, že tato akce není dosud realizována, ani není ukončen proces EIA a tím pádem další rozhodnutí dle stavebního zákona. Dále má tento záměr jiného oznamovatele, takže jej nelze nijak podmínkovat v rámci aktuálního procesu EIA. Dle veřejně dostupných informací by se mělo jednat o letiště s kapacitou 3,5 mil. cestujících za rok, což nijak neovlivní potřebu realizace uvažovaného záměru, ale může snížit jeho vlivy na životní prostředí. Vzhledem k nejistotě realizace záměru letiště Vodochody však toto snížení nemohlo být započítáno do posouzení vlivů uvažovaného záměru.

K počtu pracovních příležitostí je možno konstatovat, že tento údaj nijak nevstupuje do posuzování vlivů na životní prostředí.

Koordinace s ostatními stavbami v území je uložena podmínkou návrhu stanoviska EIA.

Městská část Praha 4

Letová trasa RWY 13/31 bude užívána jen minimálně a to v mimořádných případech a její provoz bude veden dle podmínek hlukové zátěže tak, aby na území městské části Praha 4 nedošlo ke zvýšení zatížení hlukem z přeletů letadel.

Vypořádání:

K tomuto požadavku jsou v návrhu stanoviska stanoveny následující podmínky:

v rámci denního provozu bude uplatňována následující preference drah pro vzlety a přistání:

- ***RWY 06L/24R bude v denní době primárně používána pro vzlety***
- ***RWY 06R/24L bude v denní době primárně používána pro přistání***
- ***RWY 13/31 nebude v denní době za standardního provozu pro vzlety a přistání používána***
- ***vzlety a přistání z a na RWY 13/31 v denní době pouze v případech:***
 - § ***kdy je RWY 06L/24R uzavřena pro vzlety a přistání***
 - § ***kdy je RWY 06R/24L uzavřena pro vzlety a přistání***
 - § ***pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu***

pro omezení hluku z nočního provozu budou uplatňována následující opatření:

- ***RWY 13/31 a RWY 06R/24L budou uzavřeny pro noční provoz s výjimkou následujících případů:***
 - § ***vzlet nebo přistání z/na RWY 06R/24L bude možné pouze v případě, že RWY 06R/24L je uzavřena pro vzlety a přistání***
 - § ***vzlet nebo přistání z/na RWY 13/31 bude možné pouze v případě, že obě RWY 06R/24L jsou uzavřeny pro vzlety a přistání, nebo pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu***
- ***rozsah leteckého provozu v noční době bude omezen na 5% maximálního počtu pohybů v charakteristickém letovém dni***
- ***do nočního provozu LKPR budou přípouštěna pouze letadla o MTOW do 100 t, vyhovující hlukové kategorii LKPR 1 a 2, respektive letadla o MTOW nad 100 t vyhovující hlukové kategorii LKPR 1***
- ***letecký provoz v noční době bude plánován tak, aby nedošlo k překročení zavedené hlukové kvóty***

Městská část Praha 5

Bez připomínek.

Městská část Praha 6

Souhlasí s výše uvedenou dokumentací a s realizací záměru podle této dokumentace za splnění následujících podmínek:

V souladu s ustanoveními Dohody mezi Městskou částí Praha 6 a Letištěm Praha a.s, musí být realizace záměru koordinována s liniovými stavbami státu či HMP Pražský okruh, prodloužení metra do předprostoru Terminálu sever II a jeho propojení s vlastním dopravním systémem a kolejové propojení ve smyslu platného územního plánu HMP.

V rámci Dohody budou Letištěm Praha zajišťovány dopravní průzkumy pozemní dopravy LKPR (Letiště Praha Ruzyně) a jeho okolí v časových intervalech 1 - 2 roky. V návaznosti na dopravní průzkumy bude zajišťovat zpracování prognóz pozemní dopravy, které budou sloužit jako jeden z podkladů pro aktualizace rozvojových studií.

Do doby uvedení do provozu nové paralelní dráhy je nezbytně nutné vyřešit situaci bydlení občanů lokality Na Padesátníku, která pravděpodobně nebude způsobilá pro bydlení.

Po stabilizaci leteckého provozu požadujeme důslednou kontrolu dodržování hranice hlukového pásma a doplnění nového systémů monitorování hluku z leteckého provozu o měřicí stanice tak, aby byla zabezpečena kompletní kontrola hluku z letového provozu v prostoru letiště (i motorové zkoušky). Lokalizace zařízení musí být konzultována s MČ Praha 6.

Požadujeme, aby současná dobrovolná omezení provozu a návrhy na snížení hluku byly učiněny právně závaznými.

Preferenční systém užití dráhového systému bude obsahovat tato protihluková opatření:

- zákaz nočního provozu mezi 22:00 - 06:00 na RWY 13/31 při běžném provozu
- zákaz vzletů proudových letadel o MTOW (maximální vzletová hmotnost) větší než 7t na z RWY 13 v denní době (06:00 - 22:00) při běžném provozu
- zákaz přistání proudových letadel o MTOW větší než 7t na RWY 31 v denní době (06:00 - 22:00) při běžném provozu
- zákaz nočního provozu na dráze 13/31 mezi 24:00 05:00 při plánované uzávěře hlavní dráhy RWY 06/24 vyjma mimořádných situací jako jsou: let pro záchranu lidského života, let pátrání a záchrany, letadlo v nouzi, let Úřadu pro civilní letectví k výkonu státního dozoru a zpožděný let, ne však déle než do 01:00 hod.

Požadujeme, aby Letiště Praha učinilo veškerá opatření nutná k tomu, aby nedocházelo k nočním ani denním přeletům letadel přilétávajících na nebo odlétávajících z LKPR přes území Městské části Praha 6, mimo území zahrnuté do ochranného hlukového pásma LKPR podle územního rozhodnutí o ochranném pásmu, ve výšce nižší než 4.000 li {1.220 metrů) nad mořem (kupříkladu přes území Baby a Hanspaulky). Hlukové limity pro hluk z leteckého provozu, dané Nařízením vlády č. 148/2006 Sb., musí být na území mimo ochranné hlukové pásmo dodrženy.

Požadujeme, aby bylo prováděno periodické (roční) nezávislé zhodnocení plnění podle uzavřené smlouvy - dohody mezi Letištěm Praha a Městskou částí Prahy 6, které by mělo

být zveřejňováno a předáváno nezávislému vícestrannému konzultativnímu orgánu nebo formálně ustanovené komisi pro hluk letiště.

Ke kontrole dodržování výše uvedených opatření požadujeme, aby Letiště Praha nastavilo kontrolní mechanismy - kupř. nový systém monitoringu leteckého hluku a letových tratí. Výstupy z tohoto systému musí být průběžně poskytovány MČ Praha 6 a veřejně zpřístupněny v takovém rozsahu, aby z nich bylo možné společně oběma stranami posoudit dodržení, popřípadě porušení uvedených opatření a zajistit okamžitou nápravu.

Městská část Praha 6 považuje prognózy leteckého provozu pro výhledový stav dle dokumentace vlivů záměru „Paralelní dráha RWY 06R/24L Letiště Praha – Ruzyně“ na životní prostředí za závazné.

V žádném případě nesmí dojít ke zhoršení kvality životního prostředí občanů Prahy 6, zejména v lokalitě Baby, Hanspaulky, Vokovic, Liboce a Dědiny, nad rámec vyhodnocení předpokládaných vlivů na životní prostředí k roku 2012 (EIA),

Požadujeme, aby Letiště Praha s.p. propagovalo výchovu k ochraně životního prostředí kampaní mezi cestujícími a zaměstnanci zejména od zprovoznění nové dráhy s cílem, aby bylo sníženo užívání automobilů a cestující dávali přednost hromadné dopravě na letiště a z letiště. Požadujeme, aby na celém území LKPR bylo upřednostňováno užívání alternativních zdrojů energie včetně ekologických pohonů vozidel užívaných na odbavovacích plochách LKPR.

Z hlediska dopravních opatření a životního prostředí

V souvislosti s přípravou výše uvedeného záměru zvláštní důraz klademe na řešení hlukové zátěže v širším okolí letiště, a to nejen v lokalitě Na Padesátníku, ve které budou nadměrným hlukem zasaženy všechny objekty v noční i denní době ale i v dalších rezidenčních čtvrtích na území m.č Praha 6 (Hanspaulka, Baba, Červený vrch, Vokovice, Liboc, atd.).

Do doby uvedení do provozu nové paralelní dráhy je nezbytně nutné vyřešit situaci bydlení občanů z lokality Na Padesátníku, která pravděpodobně nebude způsobilá pro bydlení. Za velice důležité považujeme též vymezení hranic nového ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště Praha - Ruzyně před uvedením nové paralelní dráhy do provozu. Základní podmínkou při tvorbě ochranného hlukového pásma je vymezení hranic tak, aby vně území OHP byly limity hluku pro denní i noční dobu spolehlivě splněny. Do doby realizace RWY 06R/24L je nutné též zajistit protihluková opatření stávajících staveb v rámci OHP. Po stabilizaci leteckého provozu požadujeme důslednou kontrolu dodržování hranice pásma a doplnění nového systému monitorování hluku z leteckého provozu o měřicí stanice tak, aby byla zabezpečena kompletní kontrola hluku z provozu na všech drahách letiště.

Z hlediska dopadů stavby na území lze konstatovat, že převažujícím faktorem bude hluk ze startů a přistání. Na straně jedné dojde k navýšení pohybů letadel, na straně druhé dochází technickým pokrokem k postupnému snižování hluku leteckých motorů. Současné dojde k částečnému přerozdělení hlukové zátěže. Lze proto konstatovat, že části přilehlých území se od hluku částečně uleví, části se naopak přitíží.

Na území městské části Praha 6 realizací nového dráhového systému dojde ke snížení hlukové zátěže v oblasti Malého Břevnova a Ruzyně v souvislosti s přenesením leteckého

provozu z dráhy RWY 13/31 na obě paralelní dráhy. Dráha 13/31 bude využívána pouze ve výjimečných případech. V nočních hodinách pohyb letadel na nové dráze realizován nebude.

Podmínkou zahájení výstavby nových zpevněných ploch v rámci stavby RWY 06R/24 L musí být zahájení provozu rekonstruované ČOV + ČKV JIH a také nové stání pro motorové zkoušky letadel, opatřené protihlukovým vybavením, požadujeme vybudovat nejpozději před uvedením nové RWY do provozu. Toto stání umožní v okolí letiště dodržet limity hluku z motorových zkoušek letadel.

Náhrada za vykácenou zeleň bude určena dle pokynu Městské části Praha 6, včetně přesného určení místa výsadby a druhového složení dřevin.

Výstavba nové RWY 06R/24L je v kontaktu (prostorové kolizi) s některými dopravními stavbami, zejména:

- SOKP (stavba č.518; úsek Ruzyně - Suchdol)
- silnice I/6 (úsek Praha - Pavlov)
- Buštěhradská dráha (I., resp. II. etapa modernizace)
- metro (trasa A; úsek Dlouhá míle - Ruzyně letiště)

Vzhledem k tomu, že příprava všech jmenovaných staveb, RWY nevyjímaje, probíhá (-ala) řadu let, došlo již ve fázi projektování ke koordinaci mezi jednotlivými záměry a budoucí kolizní místa jsou tak již v předstihu uspokojivě vyřešena. U jediné z dokončených staveb silnice 1/6 -je např. již založeno budoucí podloží předpokládaného přemostění pro plánovanou RWY, což umožní v průběhu výstavby zastropit rychlostní komunikaci bez vyloučení provozu.

Skutečným dopadem na dopravní infrastrukturu dotčeného území v cílovém horizontu bude potřeba přemístit do míst určení cca dvojnásobný počet cestujících (oproti dnešku), příp. nákladu. Lze konstatovat, že v roce 2014, kdy je zprovoznění nové RWY předpokládáno, nebude do prostoru letiště ještě doveden ani jeden kolejový systém (!). Nejisté, k témuž datu, je rovněž zprovoznění SOKP v úseku Ruzyně - Březiněves. Jaká situace bude v cílovém roce (2020) je v této chvíli obtížné předikovat.

Výstavba nové RWY představuje značné přesuny hmot. Pohyby v areálu letiště (mezideponie, apod.) nejsou pro zátěž sítí přilehlých komunikací klíčové. I tak lze konstatovat, že po síti místních komunikací je předpokládán převoz hmot o tonáži 2.130.000 t. To představuje, dle předložené PD, 12,7 pohybů TNA/hod., při 14-ti hodinové pracovní době. Je proto třeba trvat na rozpadu uvedené dopravní zátěže především ve stopě SOKP, v žádném případě ne po Evropské třídě ve směru do centra.

Nepřímo se dopady stavby na území projeví zvýšenou poptávkou po přepravě osob (cca o 100 %) a nákladů. To vyvolává potřebu - bez zbytečného odkladu přistoupit k realizaci SOKP v úseku Ruzyně Březiněves a dovedení alespoň jednoho kolejového systému do prostoru letiště.

Dále požadujeme splnění všech dalších požadavků ze stanoviska k Dokumentaci z ledna roku 2008.

Vypořádání:

Koordinace dle uvedené dohody probíhá. Problematika stávající obytné zástavby lokality Na Padesátníku, k.ú. Ruzyně, je řešena příslušnou podmínkou návrhu stanoviska.

Ke kontrole OHP a doplnění systému monitoringu je stanovena následující podmínka:

počet měřících stanic systému monitoringu hluku bude rozšířen tak, aby umožnil komplexní kontrolu hluku z provozu na všech drahách dráhového systému a z motorových zkoušek letiště Praha/Ruzyně

Současná dobrovolná omezení provozu a návrhy na snížení hluku jsou součástí podmínek návrhu stanoviska EIA.

Preferenční systém užití dráhového systému obsahuje tato protihluková opatření:

v rámci denního provozu bude uplatňována následující preference drah pro vzlety a přistání:

- **RWY 06L/24R bude v denní době primárně používána pro vzlety**
- **RWY 06R/24L bude v denní době primárně používána pro přistání**
- **RWY 13/31 nebude v denní době za standardního provozu pro vzlety a přistání používána**
- **vzlety a přistání z a na RWY 13/31 v denní době pouze v případech:**
 - § **kdy je RWY 06L/24R uzavřena pro vzlety a přistání**
 - § **kdy je RWY 06R/24L uzavřena pro vzlety a přistání**
 - § **pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu**

pro omezení hluku z nočního provozu budou uplatňována následující opatření:

- **RWY 13/31 a RWY 06R/24L budou uzavřeny pro noční provoz s výjimkou následujících případů:**
 - § **vzlet nebo přistání z/na RWY 06R/24L bude možné pouze v případě, že RWY 06R/24L je uzavřena pro vzlety a přistání**
 - § **vzlet nebo přistání z/na RWY 13/31 bude možné pouze v případě, že obě RWY 06RL/24LR jsou uzavřeny pro vzlety a přistání, nebo pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu**
- **rozsah leteckého provozu v noční době bude omezen na 5% maximálního počtu pohybů v charakteristickém letovém dni**
- **do nočního provozu LKPR budou přípouštěna pouze letadla o MTOW do 100 t, vyhovující hlukové kategorii LKPR 1 a 2, respektive letadla o MTOW nad 100 t vyhovující hlukové kategorii LKPR 1**
- **letecký provoz v noční době bude plánován tak, aby nedošlo k překročení zavedené hlukové kvóty**

K přiletům a odletům letadel je stanovena následující podmínka:

ve vztahu k standardním příletovým a odletovým tratím:

- **budou stanoveny optimální standardní příletové tratě STAR a standardní odletové tratě SID pro vrtulové a proudové dopravní letouny s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou, vybavené odpovídající navigační podporou**
- **všechny odlety budou prováděny po SID (standardních odletových tratích) až do průsečíku SID s hranicí vymezeného prostoru povinného dodržování SID**
- **dodržování předepsaných trajektorií letu bude kontrolováno, nedodržení sankcionováno**

Plnění podle uzavřené smlouvy - dohody mezi Letištěm Praha a Městskou částí Prahy 6 je věcí smluvních stran a není přímo předmětem EIA, ale v rámci návrhu podmínek stanoviska je stanovena řada podmínek pro kontrolu plnění stanovených opatření, např.:

system monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži okolí, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o dodržování stanovených postupů ke snížení hluku letadel; bude rozdělen na samostatné závěry ve vztahu k limitům hluku pro denní a noční dobu

po zahájení provozu na RWY 06R/24L bude systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí využit pro kontrolu optimálního rozdělení provozu na paralelních drahách s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou

bude zajištěna trvalá nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí a výsledků měření v rámci udržování akreditace zkušební laboratoře subjektu, poskytujícího službu monitoringu provozovateli letiště Praha/Ruzyně

Kromě toho bude dále fungovat zákonná kontrola ze strany Ministerstva dopravy.

V dokumentaci deklarované cílové kapacity jsou podmínkami návrhu stanoviska stanoveny jako maximální přípustné.

V procesu EIA nebylo zjištěno, že by mohlo dojít ke zhoršení kvality životního prostředí občanů Prahy 6, zejména v lokalitě Baby, Hanspaulky, Vokovic, Liboce a Dědiny, nad rámec vyhodnocení předpokládaných vlivů na životní prostředí.

Propagace výchovy k ochraně životního prostředí je definována následující podmínkou:

propagovat výchovu k ochraně životního prostředí s cílem snížení užívání automobilů a upřednostnění hromadné dopravy na letiště, na celém území LKPR upřednostňovat užívání alternativních zdrojů energie včetně ekologických pohonů vozidel užívaných na odbavovacích plochách LKPR

K části „Z hlediska dopravních opatření a životního prostředí“ je možno konstatovat, že veškeré požadavky a konstatování týkající se projednávaného záměru jsou plněny v podmínkami návrhu stanoviska EIA.

Městská část Praha 7

Bez připomínek.

Městská část Praha 8

Nesouhlasí s předloženou dokumentací.

Vypořádání:

Ve vyjádření nejsou uvedeny žádné připomínky, které by bylo možno vypořádat.

Městská část Praha 12

Bere na vědomí předloženou dokumentaci.

Městská část Praha 13

Z hlediska ochrany přírody a krajiny:

Z hlediska chráněných zájmů nemá připomínky.

Z hlediska odpadového hospodářství:

Bez připomínek.

Z hlediska vodního hospodářství:

Bez připomínek.

Z hlediska ochrany ovzduší:

Požadujeme dodržení všech navržených opatření uvedených v kapitole D.IV. dokumentace Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.

Z hlediska hlukové zátěže obyvatelstva:

Požadujeme dodržení všech navržených protihlukových a kompenzačních opatření.

Vyjádření odboru dopravy

k předloženému záměru „Paralelní RWY 06/24L, letiště Praha Ruzyně uvádíme následující připomínky:

1. Dopravní prognóza vychází z plánované výstavby pražské komunikační sítě a předpokládá mj. i zprovoznění Radlické radiály v úseku mezi Městským okruhem a Bucharovou ulicí. Jelikož v termínu dokončení výstavby výše uvedeného záměru pravděpodobně Radlická radiála nebude dokončena, je nutné vyhodnotit případné dopady individuální automobilové dopravy na pozemní komunikace v Praze 13, které budou nárůstem dopravy dotčeny, tzn. především komunikace Jeremiášova a Bucharova.

2. Návrh na posílení autobusové linky č. 100, ke stanici metra B „Zličín“, nereflktuje rozvoj jihozápadní části hlavního města (Západní Město, komerční zóna Zličín) a avizované omezení přepravních výkonů metra. Proto v případě, že nedojde k zavedení rychlého

kolejového spojem letiště s hlavním městem, musí být posíleny ostatní autobusové linky, příp. zavedeny nové, které zajistí přímé spojení letiště s centrálními oblastmi hlavního města.

Vyjádření odboru stavebního

Ke shora uvedené stavbě se nevyjadřujeme, neboť předmětná stavba nezasahuje na území MČ Praha 13.

Dále uplatňuje tyto připomínky:

1. Zákaz nočních letů nákladní dopravy a omezení celkového počtu nočních letů z důvodu snížení hlukové zátěže.
2. Požaduje komplexně posoudit vliv spadu organických látek z letecké dopravy na zdravotní stav obyvatel.

Vypořádání:

Opatření k prevenci, vyloučení, snížení popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí z dokumentace jsou respektována podmínkami návrhu stanoviska EIA.

Co se týče realizace významných dopravních staveb, nelze v aktuálním procesu EIA stanovovat jejich postup, protože se jedná o akce různých investorů. Faktem je, že i postup výstavby uvažovaného záměru se pravděpodobně nevyhne obdobným jevům, které protahují realizaci jiných dopravních staveb. Dále nelze předpokládat, že termín uvedení záměru do provozu bude představovat okamžité a skokové navýšení skutečné frekvence dopravy – např. v současné době dochází ke snižování počtu přepravených leteckých cestujících a tím i snížení frekvence letů na základě snížené poptávky po letecké dopravě bez jakékoli vazby na kapacitu letiště.

Omezení počtu nočních letů je stanoveno příslušnou podmínkou návrhu stanoviska.

Posouzení vlivu koncentrací organických látek bylo provedeno ve znaleckém posudku „Vyhodnocení údajů rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik imisí škodlivin v ovzduší“, který je přílohou dokumentace.

Městská část Praha 17

Souhlasí se záměrem na realizaci „Paralelní RWY 06R/24L letiště Praha Ruzyně“ s podmínkou finanční kompenzace nákladů na hlukovou ochranu škol.

Vypořádání:

Podmínkou návrhu stanoviska je stanoveno provedení protihlukových opatření pro zajištění hlukových limitů uvnitř škol umístěných v OHP.

Městská část Praha-Dolní Chabry

Výhrady k předložené dokumentaci EIA

Předkladatel záměru nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí na doplnění dokumentace, zejména:

- není uvedena konečná kapacita záměru ani nejsou uvedeny nepřekročitelné údaje o provozu,
- není stanovena únosnost záměru v území z hlediska lidského zdraví a životního prostředí,
- nejsou zpracovány varianty provozu,

a) V dokumentaci není opět uvedena reálná kapacita záměru. Letiště Praha a.s. se snaží zaměřit tento stav pojmem „*cílová kapacita záměru pro předpokládaný rok 2020*“, ve výši 274,5 tis. startů a přistání za rok. To ovšem není v žádném případě kapacita záměru dle zák. 100/2001 Sb. Systém dvou paralelních drah umožňuje technicky až dvojnásobek provozu,

b) V dokumentaci se posuzuje vliv na zdraví a životní prostředí pouze k roku 2020, tedy cca 5

- 6 let po uvedení do provozu, přestože tento dlouhodobý a dosud neomezený projekt umístovaný do obydleného území způsobí neustále rostoucí zátěž pro zdraví obyvatel, která bude kulminovat až daleko po roce 2020. Zpracovatel přitom úplně pomíjí únosnost záměru v území z hlediska jeho vlivu na životní prostředí s odůvodněním, že toto nelze vztáhnout k problematice hlukové zátěže (zejména z leteckého provozu) - viz kap. C.3. Např. v §1 zák. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví je však uvedeno:

„ Tento zákon zpracovává 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.“

Zcela absurdní a nehumánní argumentaci, že únosné zatížení životního prostředí nelze vztáhnout k problematice hlukové zátěže, je nutno zásadně odmítnout. Limity, jejichž překročením může dojít k poškození zdraví jsou a musí být zcela 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 letiště k bydlení a právě proto se provozovatel trvale a soustavně brání požadavku stanovit maximální přípustnou zátěž prostředí z hlediska zdraví. Jedná se o zcela zásadní precedens v přístupu k zákonu o posuzování vlivu na životní prostředí a pokud by byl přístup provozovatele letiště i zpracovatele dokumentace EIA akceptován, ztratil by celý proces EIA jakýkoliv smysl!

c) Dokumentace 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 událostí,

- 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

d) 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. Kromě toho je odkazováno na „garance“ generálního ředitele či vágní deklarace o stanovení nočních letů.

e) V dokumentaci EIA, v příloze 20, na str. 21 je uvedeno: „V případě nové RWY na Letišti Praha Ruzyně se však nejedná o „vnesení“ 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“.

Skutečnost je však úplně jiná, 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 zasahuje na pravý břeh Vltavy, rozšiřuje tak stávající letecký koridor a je v těsném sousedství naší MČ. Záměr by tak zcela jednoznačně a prokazatelně rozšířil již tak hlukem zasažené části území Dolních Chab a vnesl výrazný hluk do větší části území nyní leteckým hlukem zasaženým v relativně malé míře.

f) Posouzení vlivu na zdraví 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 Padesátníku), obtěžování, nepříznivému ovlivnění kvality spánku, zvýšení výskytu hypertenze a případu 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.

g) Rozvoj letiště Praha-Ruzyně není posuzován komplexně, procesu EIA jsou podrobovány jednotlivé stavby, ale není vyhodnocen rozvoj jako celek. Příkladem je např. rozdělení hluku z leteckého provozu a hluku z pozemních operací letadel.

h) Dokumentace EIA uvádí nepravdivé údaje o souhlasu obcí a městských částí s hranicí nového ochranného hlukového pásma. V tištěné formě dokumentace je zařazen dopis min. zdravotnictví společnosti Letiště Praha, a s. ze dne 30. 10. 2009 čj. 4G9Q2/2009-OVZ-32.3 - 19.10.09 a v něm je mimo jiné uvedeno:

„1. Oceňujeme, že v rámci dosažení shody ve vedení hranice nového ochranného hlukového pásma se všemi dotčenými obcemi a městskými částmi hl.m. Prahy respektujete požadavky vyplývající z platných územních plánů dotčených subjektů a usnesení jednotlivých zastupitelstev, z čehož vyplývá, že území ochranného hlukového pásma v katastrálních územích dotčených subjektů bude ve většině lokalit větší než území vytčené limitní izofonou.“ V tomto dopise a dále na několika místech dokumentace EIA je uváděno, že došlo ke shodě ve vymezení hranice OHP se všemi dotčenými obcemi a městskými částmi hl.m. Prahy a že společnost Letiště Praha, a.s. respektovala požadavky vyplývající z platných územních plánů dotčených subjektů a usnesení jednotlivých zastupitelstev.

Tato informace je ovšem zcela zavádějící, neboť podle dostupných informací Zastupitelstvo městské části Praha-Suchbátka návrh OHP odmítlo a podobně k návrhu OHP přistupovala zastupitelstva městských částí Praha-Lysolaje, Praha-Nebošice a dále obce Hostivice.

ch) Dokumentace EIA neobsahuje posouzení synergie negativních vlivů jednotlivých zdrojů hluku s odůvodněním, že v legislativě ČR neexistují limity pro synergické působení hluku a že nebylo možno z ČSÚ získat údaje o počtu obyvatel v jednotlivých lokalitách či domech.

Dokumentace EIA neobsahuje ani identifikaci území ani počty obyvatel, kteří mohou být současně zasaženi více druhy i nadlimitního hluku. V našem případě se jedná zejména o další masivní hlukovou zátěž z provozu na tzv. jižní variantě Silničního okruhu okolo Prahy (cca 100.000 vozidel denně, z toho cca 23% nákladních!), která prochází územím MČ Dolní Chabry prakticky v ose leteckého koridoru nové paralelní dráhy. Kumulace těchto dvou druhů hluku s nejvyšší pravděpodobností způsobí výrazné ohrožení zdraví tisíců našich občanů, i když se nebudou nacházet přímo v leteckém ochranném hlukovém pásmu. Tímto zásadním aspektem se však dokumentace z pochybných formálních příčin, jak řečeno, vůbec nezabývá!

i) Provoz letiště po rozšíření je vyhodnocen pouze v jediné variantě, která je označena za nejvýhodnější i z hlukového hlediska, ale toto tvrzení o minimalizaci dopadu při navrženém režimu provozu není doloženo. Dokumentace pouze pojednává stavy s a bez paralelní dráhy v roce 2020. Žádné varianty výstavby dráhy ani varianty provozu na novém dráhovém systému nebyly z hlediska posouzení vlivu na zdraví vyhodnocovány.

j) Záměr popisovaný v dokumentaci EIA, výstavba paralelní dráhy, není v souladu s územním plánem hl,m. Prahy:

- Zastupitelstvo hl. města Prahy v 12/2009 schválilo pouze zadání změny ÚPHLMP (Z939/00),
- 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 oblasti navržené v Konceptu jako rekreační území s řadou přírodních památek, přírodních rezervací včetně území evropsky významné lokality.

Závěr:

Předkládaná dokumentace vlivu na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění záměru „Paralelní RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně“

- nesplnila požadavky MŽP na přepracování a doplnění z 13.3.2008, č.j. 21550/ENV/08,
- nespĺňuje požadavky zákona o posuzování vlivů na životní prostředí,
- nestanovuje maximální kapacitu záměru,
- nestanovuje maximální únosnost území,
- neproověřila variantu přeměny stávajícího letiště na „letiště městského typu“ ve smyslu směrnice EP a Rady 2002/30/ES,
- neproověřila varianty s cílem minimalizovat hlukovou zátěž v okolí letiště.

Vypořádání:

K bodu a) – viz vypořádání typické připomínky č. 1

K bodu b) – viz vypořádání typické připomínky č. 1 a 2

K bodu c) – viz vypořádání typické připomínky č. 3

K bodu d) – viz vypořádání typické připomínky č. 1

K bodu e) – viz vypořádání typické připomínky č. 3

K bodu f) – viz vypořádání typické připomínky č. 3

K bodu g) – viz vypořádání typické připomínky č. 12

K bodu h) – viz vypořádání typické připomínky č. 10

K bodu ch) – viz vypořádání typické připomínky č. 12

K bodu i) – viz vypořádání typické připomínky č. 4

K bodu j) – viz vypořádání typické připomínky č. 7

Městská část Praha - Lysolaje

Usnesení Zastupitelstva městské části Praha - Lysolaje číslo : 40/10ze dne 10.2.2010

Zastupitelstvo městské části: Praha - Lysolaje

1. Schvaluje

- vyjádření Zastupitelstva městské části Praha-Lysolaje k dokumentaci vlivů záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně, 12/2009" na životní prostředí (dokumentace EIA):

a) Zastupitelstvo městské části Praha-Lysolaje požaduje dodržování hygienických hlukových a emisních limitů nad územím městské části Praha-Lysolaje, které je vymezeno stávající obytnou zástavbou a areálem České zemědělské univerzity resp. které je dle nyní platného územního plánu označené jako území čistě obytná, všeobecně obytná či území vysokoškolské.

b) Zastupitelstvo městské části Praha-Lysolaje nesouhlasí s vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště na obytnou zástavbou zastavěného území Městské části Praha-Lysolaje, protože v něm nemají být dodržovány zákonné hygienické hlukové limity v souvislosti s návrhem rozšíření letiště v Praze-Ruzyni o paralelní dráhu.

c) Zastupitelstvo městské části Praha-Lysolaje nesouhlasí s rozšířením ochranného hlukového pásma letiště pro stávající hlavní dráhu 06L/24R na obytnou zástavbou zastavěného území Městské části Praha-Lysolaje, protože v něm nemají být dodržovány zákonné hygienické hlukové limity.

d) Zastupitelstvo městské části Praha-Lysolaje nesouhlasí s návrhem režimů v ochranném hlukovém pásmu uvedeném ve zprávě Techson (T/Z-221/08-hlukové zóny a návrh ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně pro letecký provoz s dvojicí paralelních RWY06R/L 24R/L, aktualizace říjen 2009 - str. 16, 17), která tvoří přílohu 16 dokumentace EIA, protože omezují nakládání obyvatel se svým majetkem a tím zasahují do základních práv a svobod občanů žijících na území městské části Praha-Lysolaje.

e) Zastupitelstvo městské části Praha-Lysolaje na základě výhrad k dokumentaci uvedených v příloze tohoto usnesení konstatuje, že oznamovatel společnost Letiště Praha, a.s. nesplnil v předložené dokumentaci všechny požadavky Ministerstva životního prostředí na doplnění dokumentace vlivů záměru na životní prostředí uvedené v dopise ministerstva zn. 21550/ENV/08 ze dne 13.3.2008 a nepředložil řádně zpracovanou dokumentaci EIA.

f) Zastupitelstvo městské části požaduje, aby Ministerstvo životního prostředí vydalo k předložené dokumentaci EIA negativní stanovisko dle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

I když byla předložená dokumentace EIA zpracována neúplně a nedostatečně, přesto prokazuje, že záměr „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně, 12/2009", který spočívá

- ve zvýšení kapacity letiště výstavbou paralelní dráhy;
- v rozšíření ochranného hlukového pásma na oblast s obytnou zástavbou;
- v žádnou mezí omezeném navyšování leteckého provozu především nočního provozu by především způsobil ohrožení zdraví lidí, zhoršil by životní prostředí nad

únosnou míru a vedl by k omezování nakládání obyvatel se svým majetkem a tím by jednoznačně došlo k porušování základních práv a svobod občanů žijících na území městské části Praha-Lysolaje.

g) Zastupitelstvo městské části Praha - Lysolaje požaduje dopracovat dokumentaci EIA v závislosti na základech ochrany přírody (přírodní park Šárka-Lysolaje, zvláště chráněná památka Housle).

Výhrady k dokumentaci:

1) Dokumentace EIA neobsahuje údaj o kapacitě záměru dle zákona 100/2001 Sb. v platném znění ani jiné informace o konečném rozsahu letiště Praha Ruzyně, údaj o cílové kapacitě k roku 2020 ve výši 274,5 tis startů a přistání za rok nelze považovat za kapacitu záměru dle zákona 100/2001 Sb. Na dvou paralelních dráhách je technicky možné uskutečnit i dvojnásobný počet pohybů.

2) Dokumentace EIA neobsahuje posouzení únosnosti záměru v území z hlediska jeho vlivu životního prostředí. Konstatování uvedené např. v kap. C.3. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení dokumentace EIA, že „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.“ odporuje např. §1 zák. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví 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.“

3) Dokumentace EIA nestanovuje meze pro růst letiště z pohledu vlivu na životní prostředí a zdraví lidí žijících v okolí letiště 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 přesáhnou 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 „vnesení“ 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“.

5) Dokumentace EIA a ani jiné doklady neobsahují závazné omezení nočního provozu.

V dokumentaci EIA je pouze odkazováno na garanci generálního ředitele, či na deklarativní stanovení počtů nočních letů. Dle stávajících platných předpisů je jediným omezujícím faktorem navyšování počtu letů a tím i hlukové zátěže pouze hranice ochranného hlukového pásma (OHP), za kterou nesmí docházet ve venkovním prostoru k překračování hygienických limitů hluků. Dokumentace EIA ovšem popisuje záměr, který právě z důvodu nočního provozu navrhuje rozšíření a prodloužení OHP na území Suchdola o cca 2,3 km, což by umožnilo navýšení nočního provozu až na dvojnásobek současného stavu.

6) Dokumentace EIA uvádí nepravdivé údaje o souhlasu obcí a městských částí s hranicí nového ochranného hlukového pásma. V tištěné formě dokumentace je zařazen dopis min. zdravotnictví společnosti Letiště Praha, a.s. ze dne 30. 10. 2009 č.j. 49902/2009-OVZ-32.3.-19.10.09 a v něm je mimo jiné uvedeno:

„ 1. Oceňujeme, že v rámci dosažení shody ve vedení hranice nového ochranného hlukového pásma se všemi dotčenými obcemi a městskými částmi hl.m. Prahy respektujete požadavky vyplývající z platných územních plánů dotčených subjektů a usnesení jednotlivých zastupitelstev, z čehož vyplývá, že území ochranného hlukového pásma v katastrálních územích dotčených subjektů bude ve většině lokalit větší než území vytčené limitní izofonou. " V tomto dopise a dále na několika místech dokumentace EIA je uváděno, že došlo ke shodě ve vymezení hranice OHP se všemi dotčenými obcemi a městskými částmi hl.m. Prahy a že společnost Letiště Praha, a.s. respektovala požadavky vyplývající z platných územních plánů dotčených subjektů a usnesení jednotlivých zastupitelstev.

Tato informace se ovšem vůbec nezakládá na pravdě neboť Zastupitelstvo městské části Praha-Lysolaje návrh OHP odmítlo (viz příložené usnesení ZMČ Praha-Suchdol č.j. 19/16/2009) a dle veřejně dostupných informací podobně k návrhu OHP přistupovala zastupitelstva městských částí Praha-Suchdol, Praha-Nebušice a dále obce Hostivice.

7) Dokumentace EIA se vůbec nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, který se bude vlivem neomezeného nárůstu leteckého provozu nepochybně dále zhoršovat a letecký hluk by tak dlouhodobě ohrožoval zdraví obyvatel, žijících v okolí letiště

8) Dokumentace EIA neobsahuje posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu (Natura 2000) „Kaňon Vltavy u Sedlce“, která byla schválena vládou ČR dne 5. října 2009 usnesením č. 1247., kterým se mění nařízení vlády č. 132/2005 Sb. Toto nařízení bylo zveřejněno ve Sbírce zákonů ČR dne 3. listopadu 2009.

Zpracovatel toto posouzení neprovedl i přestože byl MHMP OOP v roce 2009 upozorněn, že se vyhlášení oblasti „Kaňon Vltavy u Sedlce“ připravuje.

9) Dokumentace EIA neobsahuje posouzení synergie negativních vlivů jednotlivých zdrojů hluku s odůvodněním, že v legislativě ČR neexistují limity pro synergické působení hluků a že nebylo možno z ČSÚ získat údaje o počtu obyvatelů v jednotlivých lokalitách či domech. Dokumentace EIA neobsahuje ani identifikaci území ani počty obyvatel, kteří mohou být současně zasaženi více druhy i nadlimitního hluku. Tyto lokality i v nich žijící obyvatelé, které jsou kromě plošného zasažení dlouhodobým a neodstranitelným hlukem z letecké dopravy, přitom zcela jednoznačně a prokazatelně v okolí letiště v Praze Ruzyně existují. U těchto osob s kumulací dvou nebo více nadlimitních hluků bude riziko všech onemocnění pravděpodobně větší, ale situaci těchto obyvatel dokumentace EIA vůbec neřeší a neposuzuje.

10) Dokumentace EIA byla zpracovaná na základě neúplných a podhodnocených podkladů, neboť do hodnocení vlivu hluku na zdraví nebyly např. zahrnuty území Lysolaj a Sedlce.

Zásadní výhrady k obsahu a způsobu zpracování Přílohy 20 - Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví (dále jen Posouzení):

Konkrétní chyby, vady a nedostatky v Posouzení

1. Ve výčtu hodnocených lokalit prokazatelně chybí území MČ Lysolaje a část MČ Praha 6 - Sedlec, která rovněž leží v navrhovaném OHP a která by byla zasažena leteckým hlukem. Tímto způsobem jsou zkresleny - sníženy veškeré počty osob zasažených hlukem uváděné v Posouzení. Výběr území je zcela účelový, nesprávný a nekompletní a neposkytuje informaci o celkovém dopadu záměru na obyvatele.

2. Zpracovatel neprovedl synergii negativních vlivů z jednotlivých zdrojů hluku

s odůvodněním, že v legislativě ČR neexistují limity pro synergické působení hluků a že nebylo možno z ČSÚ získat údaje o obyvatelích. Dlouhý výklad zpracovatele o nejistotách a nedostatečných podkladech, nemožnosti vytvořit matematický model (shodou okolností byl v roce 2009 vytvořen obdobný synergický model pro potřeby konceptu územního plánu) je pouze snaha o alibistické odůvodnění skutečnosti, že se vůbec nepokusil najít nejvíce kritická místa z hlediska zdraví obyvatel. Nebylo tedy identifikováno území ani počet obyvatel, kteří mohou být současně zasaženi více druhy i nadlimitního hluku. Tato území i obyvatelé přitom zcela jednoznačně a prokazatelně existují v obcích a MČ v okolí letiště plošně zasaženého dlouhodobým a neodstranitelným hlukem z letecké dopravy. U těchto osob s kumulací dvou nebo více nadlimitních hluků bude riziko všech onemocnění pravděpodobně větší, ale situaci těchto obyvatel zpracovatel vůbec neřeší a neposuzuje.

Zpracovatel se tak evidentně účelově vyhnul konstatování, že by záměr zvýšil hluk v území zatíženém hlukem z jiné dopravy a že mnohá další místa budou pro trvalé bydlení nevhodná právě z důvodu kumulace více negativních vlivů.

3. Zpracovatel na str. 8 uvádí veřejnost i úřady v omyl tvrzením o tom, že byly vyhodnocovány nějaké varianty. Nejedná se o žádné varianty umístění dráhy nebo řešení následného provozu, ale pouze o stav bez paralelní dráhy v roce 2006 a stav s paralelní dráhou v roce 2020. Žádné varianty výstavby dráhy ani varianty provozu na novém dráhovém systému nebyly z hlediska zdraví v Posouzení vyhodnocovány. Pokud by se zpracovatel seznámil s politikou územního rozvoje a s platnou územně plánovací dokumentací - zásadami územního rozvoje a územním plánem včetně posouzení SEA v

těchto dokumentech, zjistil by, že ani v těchto dokumentech varianty provozu letiště v Ruzyni nebyly řešeny.

4. Zpracovatel na str. 8 dále uvádí veřejnost i úřady v omyl informací, že stav životního prostředí v roce 2006 je výchozí stav záměru, což je zcela nepravdivé. Výchozí stav je zcela jednoznačně definován zák. 100/2001 Sb., jedná se o stav v době oznámení záměru, tedy v tomto případě o stav kroku 2004. Stav kroku 2004 jako výchozí stav byl uveden v oznámení záměru i ve zjišťovacím řízení a jeho závěrech, byl jasně definován a popsán i v dokumentaci předložené k projednání v roce 2007. Stav k roku 2006 je pouze stavem srovnávacím. V aktuální dokumentaci i v Posouzení však výchozí stav zcela chybí.

5. Zpracovatel pracuje s nesprávnými údaji o počtu osob

a) Ohledně odhadu počtu obyvatel ve vybraných obcích a MČ v okolí letiště zpracovatel odkazuje na údaje v tab. č. 17 přílohy č.28 dokumentace, která byla zpracována odbornou firmou. Údaje uvedené v Posouzení však neodpovídají údajům v žádné tabulce v příloze č. 28 a jsou např. pro MČ Suchdol nižší než uvádí odborná firma.

b) Počet obyvatel předpokládaný odbornou firmou pro rok 2020 např. pro oblast Suchdola (6695 obyvatel), tedy pro oblast s největším počtem obyvatel zasažených hlukem, je prokazatelně extrémně podhodnocený a bude dosažen již v průběhu roku 2011, jak vyplývá z následující tabulky (podklad MČ Praha – Suchdol).

Data k 30.9.	počet obyva- tel	meziroční nárůst	
		obyvatelé	procenta
2009	6311	221	3,6%
2008	6 090	182a	3,1%
2007	5 908	175	3,1%
2006	5 733	X	X

Na problém s neodpovídajícími údaji o obyvatelích bylo upozorněno již v rámci připomínek k dokumentaci v roce 2008.

c) Nesprávný předpoklad rozvoje území

Zpracovatel předpokládá umístění celého nárůstu obyvatel do stávajícího obytného území, dle sdělení zpracovatele v zájmu bezpečnosti. Rozvojové plochy bydlení v okolí dotčených MČ jsou však i směrem k letišti (z druhé strany je často zeleň a chráněná území), výstavbu v těchto územích směrem k letišti předpokládá i koncept ÚP Prahy. Tvzení o tom, že umístění celého nárůstu obyvatel do stávajícího obydleného území je na straně bezpečnosti výpočtů negativních vlivů, je nesprávné.

Zpracovatel, aniž by se obrátil na dotčené MČ a obce, uvádí ničím nepodložená a vymyšlená čísla o počtech osob. Posouzení prokazatelně pracuje s nesprávnými údaji o počtu osob.

6. Na str. 8 uvádí zpracovatel pojem „Stav v roce 2020, tj. cílový po realizaci paralelní RWY 06R/24L při dosažení cílové kapacity“.

Zpracovatel manipuluje s pojmy cílový stav a cílová kapacita a vytváří dojem, že někde v dokumentaci záměru nebo v územně plánovací dokumentaci je stanovena cílová nebo maximální kapacita v souladu s připomínkami i požadavkem MŽP a že tato bude dosažena v roce 2020. Tak tomu ale v žádném případě není. Jedná se pouze o účelovou manipulaci zpracovatele s cílem propojit pojmy cílový stav a cílová kapacita se stavem provozu v roce 2020, aby nemusel hodnotit další nárůst provozu po roce 2020.

Jedná se o pokračování snahy všech zpracovatelů dokumentace i příloh vyhnout se za každou cenu uvedení maximální kapacity záměru.

RNDr. Tomáš Bajer, CSc. v kapitole B.1.2. Kapacita (rozsah) záměru na str.22 textu dokumentace, pouze uvedl, že oznamovatel stanovil „cílové kapacity záměru pro předpokládaný rok 2020“ a uvádí údaje o provozu k tomuto roku. V dalším textu se již účelově tento nazývá „cílovou kapacitou“. I z textu dokumentace na straně 22 je však zřejmé, že se nejedná o cílovou kapacitu záměru a už vůbec ne o maximální kapacitu záměru rozšíření letiště. Jedná se výhradně o určitý stav rozvoje letiště kroku 2020, který provozovatele k ničemu nezavazuje a naprosto nic nevypovídá o stavu provozu a souvisejícím hluku po roce 2020. Žádná informace o tom, že se u tohoto záměru jedná o stav z hlediska provozu a hluku limitní nebo nepřekročitelný, v dokumentaci není. Kapacita (rozsah) záměru tedy v dokumentaci zcela chybí.

Za zásadní pochybení Posouzení je nutno považovat:

- zpracovatel zcela opomíjí dlouhodobý trvalý charakter záměru a nehodnotí, ani neupozorňuje na zvyšující se ohrožení zdraví po roce 2020 v důsledku stále rostoucího provozu,
- zpracovatel navíc vytvořil dojem, že posuzuje maximální kapacitu záměru - v nejlepším případě neví, co vlastně posuzuje a jedná se minimálně o nedbalost.

Je nutné konstatovat, že nebyl posouzen vliv dlouhodobého záměru na zdraví obyvatel dle požadavku zák. 100/2001 Sb.

7. Noční provoz v roce 2020

Zpracovatel uvádí: Navrhovaná provozní opatření ke snížení hluku omezují rozsah provozu v noční době na nejvýše 5% z celkového počtu pohybů. Vzhledem k tomu, že

- platná legislativa omezuje noční provoz pouze nepřekročením hluku za hranicí OHP a provozovatel navrhuje zásadní rozšíření OHP kvůli nočnímu hluku,
- není uvedena maximální kapacita jako neměnný parametr (viz ad 6 a slovní hra s cílovou kapacitou), není tedy ani zřejmý počet nočních letů např. v roce 2021, který bude záviset na aktuálním rozsahu provozu omezeném pouze maximální kapacitou letiště,
- provozovatel nemá toto proklamované omezení nikde závazně uvedeno, dokonce i v nezávazném akčním plánuje tento požadavek označen pouze jako žádoucí,
- nezávaznost a předpokládané nedodržování tohoto údajného omezení nočního provozu je zřejmé i z navrhovaných podmínek platnosti OHP v příloze 16, kde je uvedeno, že OHP by

pozbylo platnosti při pravidelném nočním leteckém provozu nad kvótu, vypočtenou z aktualizovaných dat (po vyhodnocení dopadů),

- garance GŘ jsou pseudogarancemi, neznamenají žádný v budoucnosti vynutitelný závazek omezení nočního provozu. Letiště Ruzyně se dlouhodobě a zcela systematicky brání jakémukoliv právně vynutitelnému omezení provozu počínaje akčními plány, přes PUR, ZUR, ÚP včetně jednání s obcemi a MČ,

- závazek na 5% letů je navíc v garanci omezen na rok dosažení „ cílové kapacity" tedy na rok 2020, na roky předtím ani potom se tato garance GŘ nevztahuje,

- často zpracovatelem uváděných 40 letů za noc opět není nikde závazně stanoveno a navíc se jedná o průměrný počet letů v noci od května do října - absolutně nic neomezuje počet letů za jednu konkrétní noc nemluvě o rozložení letů během noci,

Ize konstatovat, že noční provoz před rokem 2020 ani po roce 2020 není v podstatě nikým a ničím omezen a zpracovatel tuto skutečnost naprosto pomíjí. Zpracovatel zcela ignoruje a do svých závěrů nebo doporučení nepromítá ani jím uváděná doporučení WHO o počtu nočních letů.

8. Bez výhrad, připomínek a bez požadavku na předložení jiných variant akceptuje zpracovatel návrh opatření na snížení hluku - viz příloha 1 5 a příloha garancí GŘ. Z těchto opatření přitom zcela jednoznačně vyplývá, že více než 90% leteckého provozu v ČR (dle zpracovatele) má být při existenci tří drah (!) trvale a dlouhodobě zkoncentrováno s výjimkou mimořádných situací, tedy prakticky 365 dnů v roce a navěky, do úzkého pruhu území v okolí hlavního města takto:

- všechna denní přistání na jedné dráze přes Suchdol, Lysolaje, Nebušice,

- všechny denní starty na jedné dráze směr Jeneč, Unhošť

- všechny neomezené noční starty a přistání na staré dráze v obydleném území se budou striktně dodržovat trajektorie

Tato opatření a podobné úvahy by měly smysl v případě, že by se jednalo o neobydlené území se stavební uzávěrou nebo pokud by došlo k vystěhování obyvatel z tohoto území. V našem případě se jedná o obydlené území již od cca 13. století a podobná opatření nepochybně poškodí zdraví obyvatel pod letovými tratěmi. Paradoxní je, že téměř jakýkoliv jiný způsob provozu by měl být ke zdraví obyvatel šetrnější než to, co je navrženo.

Opravdu zpracovatele nenapadlo, že při existenci tří drah je koncentrace provozu v obydleném území to nejhorší možné řešení? Že rozložení hlukové zátěže při rozumném omezení provozu by zajistilo přijatelné prostředí i spánek celému okolí? Bezvýhradné akceptování navrženého provozu zpracovatelem potvrzuje neobdobnost nebo zjevnou nedbalost autorizovaného zpracovatele.

9. Ignorování doporučení WHO

Zpracovatel sice konstatuje s odkazy na odborné podklady, že:

roste rušení spánku s maximální hladinou akustického tlaku A (dále jen „ L_{Amax} "), resp. při nízké ekvivalentní hladině akustického tlaku ($L_{Aeq, T}$) ovlivňuje negativně spánek, už malý počet hlukových událostí s vyšší hladinou akustického tlaku,

je třeba v případě leteckého hluku hodnotit i L_{Amax} nebo hladinu hlukové expozice (dále jen „SEL“) nejhluchnější hlukové události a zároveň počet těchto událostí,

pravděpodobnost probuzení osob roste s počtem hlukových událostí, přičemž největší pravděpodobnost probuzení je při intervalu 40 minut,

podle aktualizovaného doporučení WHO L_{noc} tj. hladina v noční době, neměla v okolí staveb, přesáhnout 42 dB,

hladina $L_{noc} = 40$ dB je pak uváděna jako prahová hodnota pro užívání prášků na spaní a sedativ,

v interiérech budov by hodnoty L_{Amax} neměly přesáhnou hodnoty 42 dB, protože od této hodnoty narůstá počet vědomých probuzení [16]. 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,

nejvyšší stupeň rušivosti mají zřejmě hlukové události situované až ve druhé třetině noci, za účinné opatření ke snížení expozice v noční době s pozitivním efektem na lepší usínání obyvatel v oblasti zasažené hlukem z letecké dopravy se proto považuje utlumení leteckého provozu během noci a pokud je provoz nezbytný, směřovat jej do první části noci,

v hlučných lokalitách nedochází k adaptaci (přizpůsobení se) obyvatel na rušení spánku po víceleté expozici,

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

ale nic z výše uvedeného v rámci svého hodnocení neuplatňuje ani nepožaduje, což je alarmující a nepochopitelné.

Zpracovatel se snaží tento nesoulad s názory WHO zcela alibisticky a nesmyslně obejít tvrzením, že:

„V případě nové RWY na Letišti Praha Ruzyně se však nejedná o „vnesení“ 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“.

K této nehoráznosti je třeba uvést:

- záměr nerozšiřuje stávající provoz letiště na současném dráhovém systému, ale buduje zcela novou dráhu se zcela novým dráhovým systémem, režimem provozu, zaměřením letiště, ochranným pásmem. Po zprovoznění nové dráhy by vzniklo letiště s kapacitou drah 400 000 a více letů za rok. V případě pochybností o uvedeném odhadu kapacity letiště se dvěma paralelními drahami lze odkázat na letiště Gatwick (1 dráha kratší než v Ruzyni) či La Guardia (2 dráhy 4/22, 13/31),

- záměr zcela jednoznačně a prokazatelně vnáší hluk do území nyní leteckým hlukem nezasažených,

- nezbytnost nočního provozu nebyla dokladována, navíc noční hluk lze snížit bez potřeby výstavby nové dráhy optimalizací a zejména respektováním omezení provozu v platných územních rozhodnutích,

- snížení noční hlukové expozice obyvatel po stavbě nové dráhy není jakkoliv závazně zajištěno, počet letů v noci není závazně omezen (viz výše),

- zpracovatelé i provozovatel tvrdí, že nová dráha umožní snížit hluk v noci, ale navrhuje se rozšíření ochranného pásma z důvodu nočního hluku! (viz dále).

Pro zpracovatele není několik tisíc obyvatel nově zasažených hlukem vnášením nového hluku do území, zcela nesprávně hodnotí situaci po výstavbě dráhy a připouští ohrožení zdraví obyvatel nad rámec doporučení WHO.

10. Nevysvětlitelný nárůst hluku a záhadný požadavek na rozšíření OHP z důvodu nočního provozu.

V oblasti Suchdola je konstatován zvýšený počet obyvatel zasažených vyšší hladinou nočního hluku v roce 2020 proti stavu v roce 2006. Tento údaj je naprosto nesmyslný, protože:

- počet letadel v noci by měl poklesnout proti stavu z roku 2006 z celkem 46 letů na letišti na předpokládaných 40 letů v noci, konkrétně na dráze 24R/06L ze 40 letů na 38 letů

- byly zpřísněny požadavky na letadla, která mohou přistávat a předpokládají se tišší letadla,

- počet obyvatel na Suchdole by dle předpokladu zpracovatele sice vzrostl o 17 %, tyto obyvatele ale zahrnul zpracovatel do současného obydleného území „počet nových obyvatel (vyšší předpokládaný počet obyvatel) byl umístěn do lokalit stávající zástavby, kde byl přerozdělen do hlukových pásem“.

Noční hluk na Suchdole by tedy měl dle všech fyzikálních zákonů i elementární logiky poklesnout a i při zvýšeném počtu obyvatel alokovaných na stejném území by v žádném případě nemělo dojít k zasažení obyvatel vyššími hladinami nočního hluku oproti současnému stavu. Obydlené území Suchdola bylo a je mimo stávající OHP a podle všech současných tvrzení provozovatele i hygienické stanice nedochází i při podstatně zvýšeném nočním provozu v letech 2007 a 2008 k překračování hygienických limitů. Je tedy nemožné, aby zde byly osoby vysoce rušeny nočním hlukem.

Zpracovatel ale konstatuje (viz tab.str.87), že počet všech rušených osob i silně rušených osob v noci se k roku 2020 zdvojnásobí, přestože se počet obyvatel navýší pouze o 17% a navíc je zde předpokládán nárůst osob zasažených vyššími hladinami hluku. Tento údaj je potvrzen i v tab. na str. 37 i v textu na str.46.

Z výše uvedeného vyplývá, že návrh provozovatele na rozšíření a prodloužení stávajícího ochranného pásma o 2 km až k Vltavě právě z důvodu nočního hluku je zcela nedůvodný, nelogický a nesmyslný. OHP, které vyhovuje pro současných celkových 56-58 nočních letů najednou nevyhovuje pro 40 nočních letů, navíc od údajně tišších letadel než v roce 2006. Generální ředitel poskytuje garance za opatření na snížení nočního hluku a výsledkem dokumentace je požadavek na rozšíření OHP z důvodu nočního provozu?! Vysvětlení těchto absurdit není asi mnoho:

- generální ředitel si není zcela jist omezením nočního provozu a hlavně jeho dodržením,

- letiště nehodlá dodržet omezení nočních letů a OHP je projektováno na zcela vyšší kapacitu nočního provozu,
- letiště nehodlá dodržet navržený provozní režim dráhového systému a bude dráhy ve dne střídat a zvyšovat počty letů,
- zpracovatelé dokumentace nerozumí hlukové problematice (téměř vyloučeno),
- dokumentace je vadná a vykazuje nevěrohodné údaje.

Rozšiřování OHP z důvodu nočního provozu je zcela neakceptovatelný návrh pro obce, obyvatele a snad i hygieniky a noční provoz nelze zvyšovat za účelem zisku provozovatele na úkor zdraví obyvatel. Je neakceptovatelné, že zpracovatel bez problémů připouští rozšiřování OHP z důvodu nočního hluku.

11. Zpracovatel bez ověření prezentuje zcela nepravdivé informace a vychází z nich opří hodnocení:

„ V rámci dosažení shody ve vedení hranice nového ochranného hlukového pásma (dále jen „OHP“) se všemi dotčenými obcemi a městskými částmi hl.m.Prahy respektovalo letiště Praha, a.s. požadavky vyplývající z platných územních plánů dotčených subjektů a usnesení jednotlivých zastupitelstev, z čehož vyplývá, že území OHP v katastrálních územích dotčených subjektů bude ve většině lokalit větší než území vytyčené limitní izofonou. "

Toto tvrzení je zcela nepravdivé, uvádí v omyl dotčené úřady i veřejnost. Obce a MČ nově zasažené hlukem i zřizováním OHP, tedy Lysolaje, Suchdol, Nebušice, Hostivice jednoznačně odmítly rozšiřování OHP na svá obydlená území. K žádné dohodě s těmito obcemi a MČ nově zasaženým hlukem nedošlo.

Zpracovatel dále naprosto opomíjí vztah hranice OHP a rozsahu (zejména nočního) provozu v daném území - čím větší OHP, tím je dle legislativy možný větší noční i denní provoz.

12. Nesprávné a nedostatečné vyhodnocení obtěžování hlukem

str.32 ... kvůli možnosti porovnat stav výchozí (rok 2006) a cílový (rok 2020) musel zpracovatel použít srovnatelné vstupní údaje, tj. uvažuje hodnoty L_{dvn} až od hladiny 50 dB. Důvodem je skutečnost, že v podkladech pro rok 2006 nebyly údaje týkající se počtu obyvatel exponovaných hladinami pod 50 dB pro zpracovatele k dispozici.

Zpracovatel nezahrnul do hodnocení osoby obtěžované hlukem do hladiny L_{dvn} 50 dB, se zdůvodněním, že neměl podklady. Toto vysvětlení nelze přijmout, protože:

- údaje o počtu osob v území v roce 2006 mají zpracovatelé k dispozici, využili jich např. při hodnocení rušení spánku pomocí L_n a případně je bylo možno dopočítat,
- údaje nejsou zjišťovány měřením a sčítáním obyvatel na místě, ale početními postupy na základě výpočtových modelů a hlukových pásem,
- zpracovatelé měli k dispozici cca 2 roky od vrácení dokumentace resp. 5 let od roku 2005, aby si tyto údaje dopočítali,
- v průběhu posledních let zpracovatelé zpracovali např. ukazatele L_n , L_{an} pro všechny druhy dopravy včetně synergie pro koncept územního plánu, L_{dvn} , L_n pro hlukové mapy, podklady pro zprávu o hlukové situaci, ...a není důvod, aby nebyl k dispozici pro posouzení obtěžování hlukem technický stejný podklad jako pro rušení spánku,

- zpracovatel se staví do pozice nesvéprávného pracovníka odkázaného výhradně na předané podklady bez možnosti požádat o doplnění nebo ověření podkladů, navíc nikde neuvedl, že mu bylo poskytnutí nebo vypracování takových podkladů odepřeno.

Vyhodnocení obtěžování obyvatel je tedy nesprávné a neúplné, protože nezahrnuje všechny rušené obyvatele.

13. Chybná filozofie zpracovatele Posouzení

Zpracovatel, jak vyplývá z celé přílohy 20, je přesvědčen, že vůbec nezáleží na míře zasažení obyvatel hlukem, ale výhradně na počtu osob zasažených hlukem. Tato děsivá úvaha vede následně k bezvýhradnému akceptování koncentrace veškeré letecké dopravy v ČR do obydleného území, na jednu dráhu a ke zvrácené obhajobě výhodnosti a správnosti tohoto řešení ve smyslu - počet osob ohrožených nejvyššími hladinami hluku dle výsledků hodnocení sice vzroste, ale v jiném území se pro cca 100 000 obyvatel sníží počet nočních letů z 1 - 2 letů za noc na nulu. Tento navrhovaný přesun již nyní maximálně omezeného provozu z dráhy 13/31 na dráhu 24/06 dokonce vyzdvihuje zpracovatel jako přínos záměru. Jedná se o zcela zjevný diskriminační přístup a nerovnost v posuzování práva na ochranu zdraví.

Zpracovatel s touto filozofií a vnímáním ochrany zdraví evidentně není schopen řádně posuzovat vlivy hluku na zdraví obyvatel.

14. Provoz současného letiště

Zpracovatel tvrdí na str. 41 : Provoz na stávajícím dráhovém systému by byl v tak dlouhodobém výhledu odlišný a v současné době obtížně predikovatelný (odhadnutelný) proto nelze provést srovnání (roku 2006 a 2020) Toto tvrzení je zcela neopodstatněné, protože:

- letiště tvrdí, že cca do r 2015 dosáhne maxima své současné kapacity, které jistě zná,
- noční provoz je na hranici únosnosti a v rámci daného OHP jej nelze navýšit,
- dráha 13/31 je pro navyšování provozu uzavřena těmito dokumenty: PUR, ZUR, Akční plány, AIP ČR, dlouhodobá smlouva s Prahou 6 se statisíčovými sankcemi za porušení, ... jakékoliv úvahy o možnosti nebo hrozbě v podobě přenesení či zvýšení provozu na 13/31 jsou tedy nesmyslné.

Co je na predikci provozu na stávajícím dráhovém systému složité není jasné, tvrzení zpracovatele je nesprávné, tento provoz a rozsah současného letiště lze predikovat lépe než cokoli jiného. Skutečný důvod neprovedení srovnání musí být evidentně jiný.

15. Posouzení nárůstu infarktu myokardu (IM) a hypertenze (HT)

Posuzování těchto onemocnění je zcela zmatené a neúplné, protože:

- v případě hypertenze používá zpracovatel pouze ukazatel noční hlukové zátěže L_n, a zcela ignoruje vliv denní hlukové zátěže na hypertenzi. Výsledkem tohoto postupu zpracovatele je, že v území zasaženém nadlimitním hlukem „pouze“ od 6:00 do 22:00 hodin je nulové riziko hypertenze, a v území zasaženém hlukem ve dne i v noci denní provoz žádným způsobem nezvyšuje riziko hypertenze vyvolané nočním provozem,

- v případě infarktu myokardu používá ukazatel L_{dvn} a hodnotí rizika pro celodenní hlukovou zátěž, což vypadá rozumně, ale zpracovatel se omlouvá, že nemohl použít namísto L_{dvn} ukazatel denní zátěže L_{den} (proč by se měla vynechat z hlediska vlivu na srdce noční hluková zátěž, není jasné),

- zpracovatel jedním ukazatelem L_{dvn} posuzuje vliv leteckého hluku na vznik infarktu myokardu na třech typech území s odlišným navrhovaným časovým průběhem provozu (1. území s denním provozem, 2. území s nočním provozem, 3. území s provozem ve dne v noci). Využití pro hodnocení celého území ukazatel L_{dvn} (celodenní obtěžování s penalizací nočního hluku, který je evidentně nejhorší pro zdraví) je logické, ale zpracovatel bohužel některé lokality nesmyslně a nesprávně úplně vyřadil z hodnocení s odůvodněním, že se pro ně tento ukazatel nehodí. Dokládá to komentář na str. 54 u oblastí zasažených pouze nočním hlukem, tedy u lokality Horoměřice a Přední Kopanina. Zpracovatel tvrdí, že použití ukazatele L_{dvn} je v těchto lokalitách nevhodné, protože tato území jsou zasažena „pouze v noci“ a ukazatel L_{dvn} v tomto území zahrnuje neoprávněně penalizaci nočního provozu ve výši 10 dB (stanovenou mj. dle metodiky EU ve vyhl. 523/2006 Sb.), která by v těchto lokalitách dle názoru zpracovatele zbytečně zvyšovala hladinu L_{dvn} :

L_{dvn} znamená „penalizaci“ noční hladiny 10dB, tudíž posouzením dle L_{dvn} v tomto konkrétním případě jednoznačně není vhodné pro lokality Horoměřice a část Přední Kopaniny, které budou v roce 2020 při provozu paralelní RWY exponovány zejména v noční době, ale v denní době izofona $L_{Aeq, 16h} = 60$ dB jejich území prakticky nezasáhne (hladina vyšší než 60 dB je hranicí pro možné navýšení rizika - viz výše tabulka č. 9). Vzhledem k 10 decibelové penalizaci noční hladiny se navýší hladina L_{dvn} a tedy posouzení podle ní je zavádějící pro lokality v denní době méně zatížené. Zpracovatel se vůbec neorientuje v hodnocení hluku dle L_{dvn} , protože když hodnotí zdravotní rizika infarktu jediným ukazatelem, je naopak zcela jednoznačně správné, že musí vzít v potaz největší nebezpečnost nočního hluku a patřičně ji „oceniť“ penalizací 10dB.

Zpracovatel zcela vyřadil Horoměřice a Přední Kopaninu z hodnocení rizik infarktu a vykazuje tedy v těchto obcích nulové riziko infarktu od leteckého hluku. Přestože je mnohokrát i v Posouzení uváděno, že největší problém pro zdraví představuje u leteckého provozu noční hluk, který má v těchto obcích trvat bez řádných omezení provozu 365 dnů v roce a který má přesahovat i v průměrných hodnotách doporučení WHO na počet nočních letů a přestože prokazatelně nejsou v rámci dokumentace ani v rámci UPD jakkoli vyloučeny opakované běžné stavy s počtem 60 - 70 i více letů za noc, vykázal zpracovatel u těchto takto těžce zasažených oblastí riziko navýšení infarktu jako nulové !

Je zřejmé, že zpracovatel nad uváděnými čísly nepřemýšlel ani je dále nehodnotil, protože jinak by musel dříve nebo později zjistit zjevný rozpor - předpokládaný nárůst hypertenze v Horoměřicích a Přední Kopanině je 100% proti stavu roku 2006 ale u infarktu vychází v těchto obcích proti stavu roku 2006 100% pokles.

Zpracovatel se naprosto neorientuje v problematice hlukových ukazatelů a není schopen hodnotit zdravotní rizika u tohoto záměru.

16. Zpracovatel se naprosto nezabýval posouzením záměru z hlediska zákona č. 258/2000 Sb. a nařízení vlády č. 148/2006 Sb., přestože z těchto zákonů je v Posouzení bohatě citováno. Žádné hodnocení, zda budou nebo nebudou po realizaci záměru dodrženy

hygienické limity na ochranu zdraví na území, které je ve všech stupních platné územně plánovací dokumentace označeno jako plochy pro bydlení, není v posouzení uvedeno.

17. Rozporuplnost Posouzení

Zpracovatel obecně konstatuje, že by se nemělo stavět v blízkosti leteckých tratí a že obytná výstavba v lokalitách zatížených nadlimitním venkovním hlukem je značně problematická až vyloučená:

„ novou obytnou zástavbu nelze do lokalit nadlimitně zatížených hlukem vůbec umísťovat (viz vyhláška č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření, kde z přílohy č. 4, odst. 8., vyplývá, že žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo o změně stavby musí obsahovat „návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí“ za písm.j) hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb, což je v případě hluku z leteckého provozu prakticky nereálné “.

Přes zjištění zpracovatele o nárůstu zdravotních rizik a přes výše uvedené konstatování zpracovatel:

- nečiní vůbec žádný závěr z toho, že z výše uvedeného zcela jasně vyplývá, že území OHP není ze zdravotních důvodů vhodné k trvalému bydlení a přehlíží skutečnost, že na území plánovaného OHP již nyní trvale bydlí tisíce obyvatel,
- předpokládá a připouští další 30% nárůst obyvatel v OHP,
- nepromítá žádná omezení do navrhovaných podmínek OHP,
- nedoporučuje žádná, naprosto žádná omezení do ÚPD,
- navrhovatel se naprosto nezabývá řešením existence školských a zdravotnických zařízení v plánovaném OHP, podmínkami pro jejich rozvoj, nevyznačuje žádná území zcela nevhodná pro tyto účely i pro bydlení, ...

Posouzení je jako podklad pro územní a správní řízení a tím i pro dotčené orgány hygienické ochrany zcela nedostatečné a neumožňuje rozhodovat o využití území.

18. Výhrady k tvrzením zpracovatele v závěru Posouzení

k bodu 2)

Nebyl hodnocen vliv hluku na MČ Lysolaje a část MČ Praha 6 - Sedlec

k bodu 3)

Absolutní nepochopení smyslu posouzení dle 100/2001 Sb.

V závěru na str. 61 nás zpracovatel opakovaně informuje o svých cílech: ... cílem této expertízy bylo zhodnotit míru únosnosti území pro předpovídaný (odhadovaný) nárůst obyvatelstva v dotčených, exponovaných lokalitách, tzn., že převažující váha (vliv) změny v posuzovaném území spočívá nikoliv v akustické zátěži území, resp. expozice stávajícího počtu lidí vlivem provozu nové RWY a s tím související změny provozování dráhového systému a provozu leteckého provozu, ale v poměrně značném, očekávaném nárůstu exponovaného obyvatelstva.

Formulace cíle expertízy uvedenou větou je značně nesrozumitelná, ale přesto z ní lze vyvodit:

- zpracovatel od počátku zcela chybně považuje změny v akustické zátěži po realizaci nové RWY za nevýznamné a za daleko menší problém než nárůst obyvatel v území,
- zpracovatel dle své teorie považuje rozsah záměru a s tím související hluk za daný, neovlivnitelný, neomezitelný,
- zpracovatel zcela pomíjí trvalý nárůst hlukové zátěže,

Lze konstatovat, že:

- nelze zjistit, zda uvedený nesmyslný cíl posuzování únosnosti záměru byl nebo nebyl splněn. Žádný závěr ohledně únosného počtu obyvatel či nárůstu obyvatel v území nebo rozsahu leteckého provozu na celých 92 stranách Posouzení není.
- zpracovatel zjevně nepochopil, že v rámci EIA se posuzuje únosnost předkládaného záměru z hlediska jeho vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel, tedy zda záměr nějakým způsobem a v jaké míře ovlivní životní prostředí a zdraví a zda je jeho realizace přijatelná. Proces EIA je tímto přístupem zpracovatele postaven „na hlavu“ - jestliže by se u dosud neomezeného záměru nehledalo únosné zatížení pro obyvatele, kteří v daném území bydlí v souladu s územními plány, byl by celý proces EIA zcela zbytečný.

k bodu 5)

Nepochopitelné tvrzení zpracovatele, že se hluk v noční době nezmění nebo sníží, jestliže je právě z důvodu nočního hluku navrženo rozšíření OHP o 2 km až k Vltavě. Přes nezávazně deklarovaný pokles nočních letů na 40 se na Suchdole zvyšuje počet obyvatel ve vyšších hlukových hladinách a ani v nižších hladinách neodpovídá % nárůst zasažených obyvatel celkovému předpokládanému nárůstu počtu obyvatel na Suchdole. Provozovatel fakticky nepočítá s poklesem nočního provozu ale naopak si vytváří rezervu pro navýšení nočního provozu.

k bodu 7)

Opakování zcela nepravdivého tvrzení. Rozhodnutí zastupitelstev obcí a MČ nejvíce zasažených budoucím hlukem nebyla respektována.

k bodu 8)

Tvrzení zpracovatele

Z hlediska hodnocení zdravotních rizik (posouzení vlivu na veřejné zdraví) byl v této expertíze hodnocen nejhorší stav, resp. nejvyšší možná expozice hlukem, je absolutně nepodložené tvrzení:

- nebyly posouzeny žádné varianty provozu ani budoucí výstavby,
- počet obyvatel v roce 2020 je podhodnocen (viz výše)
- rozvoj letiště není nikde a ničím omezen, každý následující rok po roce 2020 bude horší.

Pokud byl posouzen nejhorší možný způsob provozu letiště, bylo by velmi žádoucí okamžitě začít hledat provoz méně zatěžující zdraví obyvatel.

k bodu 9)

Zpochybnění všech výpočtů a uvedených údajů

- zpracovatel se ani nepokusil získat údaje o reálném stavu a vývoji počtu obyvatel,
- zpracovatel nedodržel jím deklarovanou zásadu Podle zásadního pravidla pro hodnocení zdravotních rizik, tj. předběžné bezpečnosti a opatrnosti, byla uvažována nejhorší varianta, tzn. nová zástavba, resp. počet nových obyvatel byl umístěn do lokalit stávající zástavby, Pokud by zpracovatel dodržel uvedený princip, umístil by většinu nových obyvatel do volných prostor směrem k prahu dráhy, kde i nová výstavba probíhá. Lze zjistit prohlídkou na místě.
- zpracovatel tvrdí, že negativní vlivy nezpůsobují změny provozu, ale zvyšující se počet obyvatel - s výhradou platí v neobydleném území, jinak je to nesmyslné tvrzení,
- ohledně nočního hluku viz k bodu ad 5),
- tvrzení ohledně posouzení denního provozu, že není srovnávací stav, je liché - zpracovateli nic nebránilo takový stav vytvořit, predikce provozu na stávajícím letišti je bez problémů možná (viz výše), času na doplnění měl zpracovatel cca 1,5 roku.

Souhrnně k bodu 9 - zpracovatel vědomě zcela zpochybnil veškeré své výpočty a údaje i správnost celého Posouzení.

k bodu 10)

Konstatováno, že dojde k negativním dopadům na zdraví ve formě obtěžování, rušení spánku, hypertenze, infarktů bez jakéhokoliv náznaku hodnocení přijatelnosti či nepřijatelnosti těchto vlivů.

k bodu 11)

Zpracovatel konstatuje, že nedochází k adaptaci obyvatel na hluk, cituje různá doporučení WHO, která ale ke škodě obyvatel provozovatel nerespektuje a v dokumentaci jejich uplatnění nikdo, včetně Ing. Potužníkové a ing. Hellmutha, nepožaduje. Tuto skutečnost se snaží zpracovatel zamaskovat tvrzením, že se do území prý nevnáší nová zátěž. Záměr ale nerozšiřuje stávající provoz letiště na současném dráhovém systému, ale buduje zcela novou dráhu se zcela novým dráhovým systémem a zcela jednoznačně a prokazatelně vnáší hluk do území nyní leteckým hlukem nezasažených.

Zpracovatel naznačuje, že v případě nevybudování nové dráhy by došlo k přenesení hlukové zátěže do jiných, hustěji obydlených území. Tím ale pouze odhaluje neznalost PUR, územně plánovací dokumentace (ZUR, ÚP), akčních plánů, AIP ČR, dlouhodobé smlouvy provozovatele s MČ Praha 6 o trvalém zásadním omezení provozu dráhy 13/31 - všechny tyto dokumenty dráhu 13/31 v podstatě uzavírají a zpracovatel ani provozovatel na tom nic nezmění. Teorie zpracovatele o možném zvýšení zátěže v okolí 13/31 dále naznačuje (téměř potvrzuje) jeho pochybné přesvědčení o tom, že neomezený provoz letiště v Ruzyni je nezpochybnitelná absolutní priorita povýšená nad ochranu zdraví obyvatel.

k bodu 12)

Kvantitativní charakterizace rizika hluku

Jak vyplývá z výše uvedeného, uváděné výsledky a údaje v závěru jsou nesprávné. Je možné namátkou připomenout některé zásadní vady:

- z hodnocení byly vynechány některé oblasti v OHP zasažených hlukem,

- došlo k zásadním pochybením při vyhodnocování rizika infarktu myokardu v důsledku neznalosti problematiky hlukových ukazatelů, čehož odstrašujícím příkladem je „zjištění“ zpracovatele, že v obcích nejvíce postižených nočním hlukem se riziko hypertenze zdvojnásobí a riziko myokardu klesne na nulu. I laikovi je zřejmé, že to je nesmysl.
- byly použity špatné a neověřené odhady počtu obyvatel a mnohá další pochybení.

Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví

„Dvojice paralelních drah RWY 06R/24L - letiště Praha Ruzyně“

Zpracovatel: Ing. Dana Potužníková

autorizovaná osoba k hodnocení zdravotních rizik expozice hluku

číslo osvědčení 004/04

osoba způsobilá pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví

osvědčení odborné způsobilosti 3/2009

Ústí nad Orlicí, říjen - listopad 2009

str. 44, resp. 49:

Nebušice

V obci v roce 2006 bydlelo celkem 2 697 obyvatel, do roku 2020 se předpokládá nárůst na 3 440 obyvatel, což je nárůst o 28%”

str. 45, resp. 50

Suchdol

V této části v roce 2006 bydlelo celkem 5 583 obyvatel, do roku 2020 se předpokládá nárůst na 6 524 obyvatel, což je nárůst o 17%.”

str. 66:

”Počet exponovaných obyvatel pro variantu roku 2006 vycházel z údajů Českého statistického úřadu (dále jen „ČSÚ“) ke dni 1.1.2006.”

Komentář:

Je obecně známo, že počet obyvatel v okrajových částech hlavního města dynamicky roste, přesto zde předkladatel využívá data, která jsou již 4 roky stará. Vzhledem k tomu, že nemáme k dispozici údaje ke konci roku, pro porovnání jsme využili údaje k 30. září. Z následujícího porovnání takovýchto údajů vyplývá, že ve srovnání s rokem 2006 vzrostl ke konci 3. čtvrtletí 2009 počet přihlášených obyvatel o 578, tedy o 10,1%. Vzhledem k minulým meziročním nárůstům počtu obyvatel a výstavbě na území městské části lze předpokládat, že ing. Potužníkovou uvedený počet obyvatel v roce 2020 (6 524) bude pravděpodobně dosažen již na přelomu let 2010 a 2011!

stav k	Suchdol	Lysolaje	Nebušice	Dolní Chabry	Přední Kopanina	Čimice
30. 9.2009	6311	1232	3236	3 524	756	6.650
31.12.2008	6167	1119	3104	3382	712	
31.12.2007	5962	1096	2952	3228	670	
31.12.2006	5806	1054	2726	3120	648	
31.12.2005	5583	998	2697	2998	619	

Předložené značně zastaralé údaje o počtu obyvatel spolu s neadekvátně pesimistickým odhadem nárůstu mohou budít dojem záměrného snižování počtu exponovaných osob.

- do porovnání nebylo zahrnuto území / obyvatelé žijící v MČ Lysolaje a v Dolním Sedlci (MČ Praha 6)

Shrnutí

1. Údaje o počtech osob v různé míře zasažených a ohrožených hlukem jsou prokazatelně nesprávné.
 2. Ohrožení veřejného zdraví, tedy stav, při kterém jsou obyvatelstvo nebo jeho skupiny vystaveny nebezpečí, z něhož míra zátěže rizikovými faktory přírodních, životních nebo pracovních podmínek překračuje obecně přijatelnou úroveň a představuje významné riziko poškození zdraví, nebylo zpracovatelem vyloučeno a nebylo zpracovatelem ani posouzeno. Žádný závěr ohledně únosnosti záměru z hlediska ohrožení veřejného zdraví příloha 20 neobsahuje.
 3. Hodnocení zdravotních rizik (posouzení vlivu na veřejné zdraví), tedy posouzení míry závažnosti zátěže populace, vystavené rizikovým faktorům životních a pracovních podmínek a způsobu života, jehož podkladem je kvalitativní a kvantitativní odhad rizika, rovněž nebylo provedeno. Předpoklady, údaje i výpočty zpracovatele jsou evidentně nesprávné, řádné hodnocení zdravotních rizik nebylo a v důsledku chyb zpracovatele ani nemohlo být provedeno.
 4. Zpracovatel neupozornil na z hlediska zdraví obyvatel zcela chybný návrh budoucího provozu dráhového systému bezdůvodně zvyšující zdravotní rizika pro obyvatelstvo a neposuzoval absolutně žádné jiné varianty provozu dráhového systému. Rovněž neidentifikoval žádná rizika vyplývající ze souběhu více negativních vlivů na zdraví v daném území po realizaci záměru.
 5. Provoz záměru způsobí překročení hygienických limitů a pro obyvatele zvyšuje riziko infarktu a hypertenze.
- Zpracovatel, autorizovaná osoba v oblasti ochrany zdraví, však nepostupuje ve smyslu zák. 17/1992 Sb., který i v případě pouhých pochybností o ohrožení životního prostředí všem ukládá povinnost na tuto skutečnost upozornit a v mezích svých možností poškození zabránit či ho zmírnit.
6. Posouzení neobsahuje žádné hodnocení záměru (jehož negativní vlivy zasahují obydlená území vymezená platným územním plánem jako plochy pro bydlení, ležící mimo stávající OHP) z hlediska splnění platných hygienických limitů dle zák. 258/2000 Sb.

7. Předložené Posouzení nesplňuje požadavky zák. 100/2001 Sb. a zák. 258/2000 Sb. a rovněž nebyly splněny požadavky Ministerstva životního prostředí na doplnění dokumentace.

Vypořádání:

K usnesení Zastupitelstva

K bodu a) – Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 5.

K bodu b) – Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 5.

K bodu c) – Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 5.

K bodu d) – Viz vypořádání typické připomínky č. 13.

K bodu e) – viz vypořádání přílohy usnesení.

K bodu f) – Viz vypořádání typické připomínky č. 1, 2, 3 a 13.

K bodu g) – PP Housle leží pro okraji OHP a předmětem ochrany nejsou živočišná společenstva, senzitivní na změny hlukové zátěže. Jde o ochranu geomorfologického prvku v zalesněné rokli. Záměr negeneruje žádné zábory biotopů či stanovišť v tomto ZCHÚ. Vlastní ZCHÚ nezahrnuje společenstva, citlivá na změny chemismu, např. eutrofizací, pouze severní okraje přecházejí v xerofytní enklávy, kde pro společenstva na mělkých půdních horizontech představuje určité obecné ohrožení eutrofizace a či ruderalizace, která však je generována využíváním bezprostředního okolí. Kontext emisím leteckého provozu se na změnách trofických podmínek ekosystémů PR na základě výstupů rozptylové studie nemůže v zásadě patrněji projevit. Blíže viz vypořádání typické připomínky č. 6.

K části „Výhrady k dokumentaci“

K bodu 1) – Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K bodu 2) – Viz vypořádání typické připomínky č. 2.

K bodu 3) – Viz vypořádání typické připomínky č. 2.

K bodu 4) – Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu 5) – Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K bodu 6) – Viz vypořádání typické připomínky č. 10.

K bodu 7) – Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K bodu 8) – Viz vypořádání typické připomínky č. 4.

K bodu 9) – Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 3.

K bodu 10) – Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 3.

K bodu 11) – Viz vypořádání typické připomínky č. 10.

K bodu 12) – Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu 13) – Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu 14) – Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu 15) – Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu 16) – Viz vypořádání typické připomínky č. 8.

K bodu 17) – Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu 18) – Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví – Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

Městská část Praha - Nebušice

Stanovisko MČ Praha – Nebušice k Dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění PARALELNÍ RWY 06R/24L LETIŠTĚ PRAHA - RUZYŇ

Městská část Praha - Nebušice, zastoupená starostou, Liborem Přerostem, jako účastník řízení dle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, po projednání a na základě usnesení ZMČ Praha Nebušice vyjadřuje negativní stanovisko k záměru realizace RWY 06R/24L.

Zdůvodnění:

Úvodem konstatujeme, že MČ Praha Nebušice dlouhodobě a konzistentně odmítá další rozvoj dráhového systému Letiště Praha (LP). Přestože snahy o zvyšování kapacity letiště neustále narážejí na odpor samospráv okolních sídel a navzdory zlepšování technických parametrů letadel, nerespektuje LP negativní dopady na své okolí a opakovaně prosazuje do územně plánovacích dokumentů ČR výstavbu paralelní vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24L. Správní soud zrušil až dosud všechny dokumenty, které tuto dráhu obsahovaly, především proto, že dosud nebyly nikdy zpracovány relevantní podklady o vlivu stavby na životní prostředí.

Nyní je předložena Studie vlivu stavby na životní prostředí, která má za cíl obhájit realizaci stavby, definující nárůst kapacity Letiště Ruzyně v roce 2020 na více než 21 milionů cestujících, tedy zhruba na dvojnásobný stav oproti roku 2006.

MC Nebušice je dle dokumentace zařazena v kategorii A - její území je vystaveno vysokému počtu hlukových událostí podle individuálního využití směrů RWY ke vzletům a přistání letadel, s hodnotou L_{Amax} do 85 dB. Je tedy zahrnuta do nejpostiženější skupiny sídel. Na návrh zahrnutí Nebušic do OHP reagovalo zastupitelstvo po veřejném projednání s občany odmítavě, takže není pravdivý výkres v Příloze 16 dokumentace EIA. „aktualizace po 2. kole projednání s dotčenými obcemi a městskými částmi“, zejména ve vztahu k tvrzenému projednání rozšíření OHP nad rámec oblasti předpokládaného navýšení hlukových limitů po docílení cílové kapacity..

Dokumentace EIA přitom neřeší problém ochrany zdraví občanů městské části, protože sami zpracovatelé konstatují, „...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".

V příloze č. 20.2 na str. 21 se uvádí: „V případě nové RWY na Letišti Praha Ruzyně se nejedná o „vnesení“ nového zdroje hluku do území, resp. do území dosud hlukově nezasazeného, ale o rozšíření stávajícího provozu s cílem snížit expozici hlukem v noční době, což je v souladu se závěry doporučení WHO". Takto formulovaný závěr ovšem není pravdivý. Stavba RWY přinese nepochybně výrazné zvýšení celkové hlukové zátěže, a pro část zasaženého území (např. konkrétně Nebušice) se bude jednat o vnesení nového zdroje hluku a o velmi výrazné zvýšení hlukové zátěže (viz též níže uvedená poznámka o obtěžování obyvatel hlukem). Ve shrnutí výsledků se na str. 61 pod bodem 3 uvádí poměrně značný očekávaný nárůst exponovaného obyvatelstva. Na str. 64 upřesněno: 7.494 obyvatel proti 2.428 stávajícím, silně obtěžovaných 1.970 oproti 652 stávajícím, 1.599 obyvatel s rušeným spánkem oproti 803 stávajícím a se silně rušeným spánkem 635 oproti 318 stávajícím. Na str. 49 se předpokládá, že počet osob obtěžovaných hlukem v Nebušicích se zvýší z 0 na 789 obyvatel. Např. předpokládané onemocnění obyvatel hypertenzí z důvodu hlukové zátěže letiště by se zvýšilo jen v Nebušicích z nuly na 90 (viz str. 56). I proto nelze považovat závěr „snížení expozice hlukem " za pravdivý.

Městská část Praha - Nebušice vidí zásadní problém v neustálém a ničím nelimitovaném růstu kapacity letiště. Uváděná „teoretická odbavovací kapacita Terminálu 1 a Terminálu 2 činí $10 + 13,7 = 24,7$ milionů odbavených pasažérů ročně. Vedení letiště tedy jde o využití této kapacity, která již byla stavebně realizována, ačkoli prý současný dráhový systém této kapacity nevyhoví. Lze tedy spekulovat, že časem dojde k další výstavbě v oblasti Terminálu 2 a navýšení jeho kapacity, protože plné využití dvou paralelních drah umožní nárůst odbavených cestujících třeba na 40 milionů cestujících, podobně jako je tomu na letištích s dvěma paralelními drahami. Realizace RWY 06R/24L je tedy prvním krokem k dalšímu růstu kapacity LP, nikoli k optimálnímu využití kapacity stávající. Letiště Praha Ruzyně je přitom položené v

z několika zcela odlišných důvodů odložena privatizace LP, kdy by bylo možno očekávat, že by soukromý vlastník daleko racionálněji zvažoval nové investice. Plánované zvýšení počtu odbavených cestujících na 21,5 mil. ročně sleduje lineární prolongaci trendů, které ovšem nejsou doložitelné stejným lineárním růstem zájmu o Prahu a ČR.

Na str. 34 (a 52) studie přiznává, že podle vyhlášky č. 503/2006 Sb. nelze do lokalit nadlimitně zatížených hlukem (jmenovitě uvedeny i Nebušice) vůbec umisťovat novou obytnou zástavu. Jak městská část již dříve namítala, stavba by přinesla rozvoj a rozmach Letiště Ruzyně na úkor umrtvení rozvoje městské části Praha-Nebušice. To nemůže být ve veřejném zájmu a městská část s tím musí výrazně nesouhlasit.

Příloha č. 28 - „studie vlivu vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště na cenu nemovitostí" se vůbec netýká posuzované stavby, ale je tvořena výhradně sběrem statistických dat ve vztahu k dosavadnímu hlukovému pásmu, a to jen sledování objemu výstavby a vývoje cen do r. 2008. Není tedy vůbec naplněn cíl, který si studie vytkla „komparace současných a očekávaných důsledků zátěže letecké dopravy v území hranic současného hlukového pásma vůči navrhovaným hranicím ochranného hlukového pásma".

Je tedy ve vztahu k posuzované stavbě zcela nekompetentní a bezcenná. Tím ani není beze zbytku naplněn požadavek části D I. přílohy č. 4 zák. č. 100/2001 Sb.

Podle našeho názoru dokumentace neplní zásadní úkol zadání, a to:

- jednoznačně stanovit maximální kapacitu a limity záměru a k této kapacitě vztáhnout odborné studie
- prověřit a doložit varianty umístění plánované přistávací a vzletové dráhy
- prověřit variantu přesunu nákladní dopravy a tranzitní přepravy na jiné letiště
- prověřit variantu přeměny stávajícího letiště Ruzyně na "letiště městského typu" ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a rady 2002/30/ES (nesplnění výslovné podmínky stanovené MŽP).

Některé přílohy (č. 28) se vůbec nevztahují k projednávané stavbě, přestože jsou tak označeny.

Ze všech výše uvedených důvodů MČ Praha Nebušice i nadále odmítá realizaci paralelní RWY 06R/24L a vyjadřuje záporné stanovisko k předložené dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí akce PARALELNÍ RWY 06R/24L LETIŠTĚ PRAHA - RUZYŇ. S pozdravem

Libor Přerost

starosta Městské části Praha-Nebošice

Vypořádání:

K výkresu v Příloze 16 dokumentace EIA. „aktualizace po 2. kole projednání s dotčenými obcemi a městskými částmi“ – viz vypořádání typické připomínky č. 10.

Ke konstatování, „...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....“ – viz vypořádání typické připomínky č. 16.

K „vnesení“ nového zdroje hluku do území – viz vypořádání typické připomínky č. 9.

K neustálému a ničím nelimitovanému růstu kapacity letiště – viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K problematice vyhlášky č. 503/2006 Sb. – viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K Příloze č. 28 - „studie vlivu vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště na cenu nemovitostí“ – viz vypořádání typické připomínky č. 13.

K neplnění zásadního úkolu zadání – viz vypořádání typické připomínky č. 1 a.4.

Městská část Praha - Přední Kopanina

Navrhujeme postupný úplný zákaz nočních letů (především startů nad naší městskou část). Požadujeme důsledné dodržování komplexu opatření na snížení hlukové zátěže obsažený v předložené dokumentaci.

Připomínáme, že MČ Praha - Přední Kopanina je z důvodu své polohy na prahu budoucího systému startovacích a přistávacích drah Letiště Praha Ruzyně městskou částí nejvíce zatíženou hlukem z letiště a přijímání reálných účinných opatření na snížení hlukové zátěže je i do budoucna naším denním aktuálním požadavkem.

Dále se domníváme, že v předložené dokumentaci chybí kvalifikovaná analýza situace, kdy vlivem změn počasí a směru převažujících větrů dále významně poroste četnost startů nad naší městskou část a návrh opatření, která by za takové situace byla přijímána s cílem udržet hlukovou zátěž v přijatelných mezích.

Předložená studie na základě modelů sice konstatuje, že zvětšení ploch v souvislosti s výstavbou Paralelní RWY 06R/24L nepřinese zásadní zvýšení průtoku Kopaninského potoka, ovšem tuto skutečnost nelze bez výhrad akceptovat.

V této souvislosti bychom chtěli upozornit, že v dokumentaci není nikde prokázána kapacita Kopaninského potoka (neškodný odtok) $1,1\text{m}^3/\text{s}$.

Studie odtokových poměrů v lokalitě letiště Ruzyně (Hydroprojekt CZ, a. s., Praha, srpen 2002) nemůže odpovídat současné legislativě zejména pak Vyhlášce 501/2006 Sb. - Vyhláška o obecných požadavcích na využívání území §20 odst.5 písmeno c).

Posouzení, zda navrhovaný stav nezpůsobí zhoršení oproti stávajícímu stavu při těchto návrhových parametrech:

Návrhový déšť

$H_{t,N}$ úhrn deště doby trvání t s průměrnou dobou opakování 1 -krát za N let

$H_{1\text{den},100\text{let}}$

$H_{14\text{den},20\text{let}}$

$H_{30\text{min},100\text{let}}$

$H_{30\text{min},20\text{let}}$

Zdůrazňujeme že nepožadujeme zvýšení ochrany před těmito přívalovými dešti, ale pouze zachování a nezhoršení stávajícího stavu.

Dále upozorňujeme na to, že s nárůstem zpevněných ploch nedojde pouze ke zhoršení odtokových poměrů, ale je třeba rovněž zajistit vsakování dešťových vod v místě jejich vzniku, neboť se nacházíme v pramenné oblasti Kopaninského potoka a rychlé odvedení srážkových vod by znamenalo jeho vysychání v letních měsících, což by následně znamenalo zhoršení kvality vzhledem k vypouštěným odpadním vodám a dalšímu zhoršení životního prostředí. Tuto problematiku řeší výše zmíněná vyhláška 501/2006 Sb. a dále na území Hl. m. Prahy platné OTP 26/99 čl.11 odst. 7.

Dále upozorňujeme, že z hlediska vodního zákona (254/2001 Sb.) není přípustné převádět vodu mezi povodími a tudíž předpokládáme, že odvodnění je navrženo tak, aby byly dešťové vody odváděny do příslušného povodí.

Vypořádání:

K problematice nočních letů – viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K růstu četnosti startů nad městskou částí – tento jev je v dokumentaci respektován, a zohledněn jak v hlukové studii, tak v návrhu OHP.

Detailní popis řešení problematiky dešťových vod je součástí zpracovaného Oznámení o hodnocení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb. na záměr „Rozšíření ČOV+ČKV JIH, 3.etapa, letiště Praha – Ruzyně, zpracované v prosinci 2006 a zveřejněné na stránkách CENIA - <http://www.cenia.cz/eia> pod kódem PHA325. Uvedená stavba je podmiňující stavbou pro realizaci záměru paralelní dráhy RWY 06R/24L.

Městská část Praha - Řeporyje

Žádáme, aby byla dodržena při realizaci všechna protihluková opatření, která jsou popsána v kapitole D.I.3 „Vlivů na hlukovou situaci“. V případě, že by se při provozu Paralelní RWY 06R/24L zvýšil hluk nad uváděných 65 dB, bude Městská část Praha-Řeporyje požadovat po provozovateli kompenzace na omezení hluku v zástavbě městské části.

Vypořádání:

Uvedená opatření byla respektována, doplněna a zpřísněna v podmínkách návrhu stanoviska EIA.

Městská část Praha – Suchdol

Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění Paralelní RWY 06R/24L Letiště Praha - Ruzyně, kterou vypracovala oprávněná osoba RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Šafaříkova 436 Sladkovského 111 533 51 Pardubice, držitel osvědčení odborné způsobilosti ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona č. 100/01 Sb., č. osvědčení 2719/4343/0EP/92/93

- nesplnila všechny požadavky uvedené v dopise Vašeho ministerstva zn. 21550/ENV/08 ze dne 13.3. 2008,

- obsahuje závažná nepravdivá tvrzení o souladu záměru s územním plánem sídelního útvaru hl.m. Prahy a o souhlasu zastupitelstev obcí a městských částí s návrhem ochranného hlukového pásma,

- nesplňuje zákonem dané požadavky na dokumentaci vlivu na životní prostředí.

V příloze Vám zasíláme:

- připomínky městské části Praha-Suchdol schválené usnesením Zastupitelstva městské části Praha-Suchdol dne 11.2.2010 pod č.j. 20/12/2010 k dokumentaci EIA

- vyjádření městské části Praha-Suchdol schválené usnesením Zastupitelstva městské části Praha-Suchdol dne 12.11.2009 pod č.j. 19/16/2009 k návrhu ochranného hlukového pásma

Petr Hejl

starosta MČ Praha-Suchdol

Usnesení Zastupitelstva MČ Praha-Suchdol

č.j. 20/12/2010

ze dne 11.2.2010 Zastupitelstvo MČ Praha-Suchdol

1) nesouhlasí

s dokumentací vlivů záměru "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně, 12/2009" na životní prostředí, posuzované podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů,

2) schvaluje

připomínky městské části Praha-Suchdol k dokumentaci vlivů záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně, 12/2009" na životní prostředí (dokumentace EIA):

a) Zastupitelstvo městské části Praha-Suchdol požaduje dodržování hygienických hlukových a emisních limitů na území městské části Praha-Suchdol, které je vymezeno stávající obytnou zástavbou a areálem České zemědělské univerzity, resp. které je dle nyní platného územního plánu označené jako území čistě obytná, všeobecně obytná či území vysokoškolské.

b) Zastupitelstvo městské části Praha-Suchdol nesouhlasí s vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště na obytnou zástavbou zastavěném území městské části Praha-Suchdol, protože v něm nemají být dodržovány zákonné hygienické hlukové limity v souvislosti s návrhem rozšíření letiště v Praze-Ruzyni o paralelní dráhu.

c) Zastupitelstvo městské části Praha-Suchdol nesouhlasí s rozšířením ochranného hlukového pásma letiště pro stávající hlavní dráhu 06L/24R na obytnou zástavbou zastavěném území Městské části Praha-Suchdol, protože v něm nemají být dodržovány zákonné hygienické hlukové limity.

d) Zastupitelstvo městské části Praha-Suchdol nesouhlasí s návrhem režimů v ochranném hlukovém pásmu uvedeném ve zprávě Techson (T/Z-221/08-hlukové zóny a návrh ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně pro letecký provoz s dvojicí paralelních RWY06R/L 24R/L, aktualizace říjen 2009- str. 16, 17), která tvoří přílohu 16 dokumentace EIA, protože omezují nakládání obyvatel se svým majetkem a tím zasahují do základních práv a svobod občanů žijících na území městské části Praha-Suchdol.

e) Zastupitelstvo městské části Praha-Suchdol na základě výhrad k dokumentaci uvedených v příloze tohoto usnesení konstatuje, že oznamovatel společnost Letiště Praha, a.s. nesplnil v předložené dokumentaci všechny požadavky Ministerstva životního prostředí na doplnění dokumentace vlivů záměru na životní prostředí, uvedené v dopise ministerstva zn. 21550/ENV/08 ze dne 13.3. 2008, a nepředložil řádně zpracovanou dokumentaci EIA.

f) Zastupitelstvo městské části požaduje, aby Ministerstvo životního prostředí vydalo k předložené dokumentaci EIA negativní stanovisko dle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

I když byla předložená dokumentace EIA zpracována neúplně a nedostatečně, přesto prokazuje, že záměr „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně, 12/2009", který spočívá

- ve zvýšení kapacity letiště výstavbou paralelní dráhy;

- v rozšíření ochranného hlukového pásma na oblast s obytnou zástavbou;
- v podstatě neomezeném navyšování leteckého provozu, především nočního

by způsobil zejména ohrožení zdraví lidí, zhoršil by životní prostředí nad únosnou míru a vedl by k omezování práv nakládání obyvatel se svým majetkem, tím by jednoznačně došlo k porušování základních práv a svobod občanů žijících na území městské části Praha-Suchdol.

Příloha k usnesení zastupitelstva MČ Praha-Suchdol č.j. 20/11/2010 ze dne 11.2.2010, výhrady k dokumentaci záměr "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně, 12/2009"

a) Dokumentace EIA neobsahuje údaj o kapacitě záměru dle zákona 100/2001 Sb. v platném znění ani jiné informace o konečném rozsahu letiště Praha Ruzyně, údaj o cílové kapacitě k roku 2020 ve výši 274,5 tis. startů a přistání za rok nelze považovat za kapacitu záměru dle zákona 100/2001 Sb. Na dvou paralelních dráhách je technicky možné uskutečnit i dvojnásobný počet pohybů.

b) Dokumentace EIA neobsahuje posouzení únosnosti záměru v území z hlediska jeho vlivu životní prostředí. Konstatování uvedené např. v kap. C.3. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení dokumentace EIA, že „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." odporuje např. §1 zák. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví je uvedeno:

„Tento zákon zpracovává 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."

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

d) 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 událostí,

- hladina hluku v noční době L_{noc} , by neměla v okolí staveb přesáhnout hodnotu 42 dB;

- v interiérech budov by hodnoty L_{Amax} neměly přesáhnou 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 nezasazeného, 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 (viz. kapacity podobných evropských letišť se dvěma paralelními drahami Gatwick /1 dráha kratší než v Ruzyni/ či La Guardia /2 dráhy 4/22,13/31/), přičemž v dokumentaci EIA je deklarována cílová kapacita k roku 2020 na 274,5 tisíc pohybů za rok. Tento záměr by zcela jednoznačně a prokazatelně vnesl hluk do území nyní leteckým hlukem nezasazených.

Dokumentace EIA nedoložila nezbytnost navyšování 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 oblastí 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 nad rámec doporučení WHO i limitů hluku dle nařízení vlády 148/2006 Sb.

e) Dokumentace EIA a ani jiné doklady neobsahují závazné omezení nočního provozu.

V dokumentaci EIA je pouze odkazováno na garanci generálního ředitele, či na deklarativní stanovení počtů nočních letů. Dle stávajících platných předpisů je jediným omezujícím faktorem navyšování počtu letů a tím i hlukové zátěže pouze hranice ochranného hlukového pásma (OHP), za kterou nesmí docházet ve venkovním prostoru k překračování hygienických limitů hluků. Dokumentace EIA ovšem popisuje záměr, který právě z důvodu nočního provozu navrhuje rozšíření a prodloužení OHP na území Suchdola o cca 2,3 km, což by umožnilo navýšení nočního provozu až na dvojnásobek současného stavu.

f) Dokumentace EIA uvádí nepravdivé údaje o souhlasu obcí a městských částí s hranicí nového ochranného hlukového pásma. V tištěné formě dokumentace je zařazen dopis min. zdravotnictví společnosti Letiště Praha, a.s. ze dne 30. 10. 2009 č.j. 49902/2009- OVZ-32.3.-19.10.09 a v něm je mimo jiné uvedeno:

„1. Oceňujeme, že v rámci dosažení shody ve vedení hranice nového ochranného hlukového pásma se všemi dotčenými obcemi a městskými částmi hl.m. Prahy Respektujete požadavky vyplývající z platných územních plánů dotčených subjektů a usnesení jednotlivých zastupitelstev, z čehož vyplývá, že území ochranného hlukového pásma v katastrálních územích dotčených subjektů bude ve většině lokalit větší než území vytčené limitní izofonou.“

V tomto dopise a dále na několika místech dokumentace EIA je uváděno, že došlo ke shodě ve vymezení hranice OHP se všemi dotčenými obcemi a městskými částmi hl.m. Prahy a že společnost Letiště Praha, a.s. respektovala požadavky vyplývající z platných územních plánů dotčených subjektů a usnesení jednotlivých zastupitelstev.

Tato informace se ovšem vůbec nezakládá na pravdě, neboť Zastupitelstvo městské části Praha-Suchdol návrh OHP odmítlo (viz příložené usnesení ZMČ Praha-Suchdol č.j. 19/16/2009) a dle veřejně dostupných informací podobně k návrhu OHP přistupovala zastupitelstva městských částí Praha-Lysolaje, Praha-Nebošice a dále obce Hostivice.

g) Dokumentace EIA se vůbec nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, který se bude vlivem neomezeného nárůstu leteckého provozu nepochybně dále zhoršovat, a letecký hluk by tak dlouhodobě ohrožoval zdraví obyvatel žijících v okolí letiště.

h) Dokumentace EIA neobsahuje posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu (Natura 2000) „Kaňon Vltavy u Sedlce“, která byla schválena vládou ČR dne 5. října 2009 usnesením č. 1247, kterým se mění nařízení vlády č. 132/2005 Sb. Toto nařízení bylo zveřejněno ve Sbírce zákonů ČR dne 3. listopadu 2009. Zpracovatel toto posouzení neprovedl, i přestože byl MHMP OOP v roce 2009 upozorněn, že se vyhlášení oblasti „Kaňon Vltavy u Sedlce“ připravuje.

i) Dokumentace EIA neobsahuje posouzení synergie negativních vlivů jednotlivých zdrojů hluku s odůvodněním, že v legislativě ČR neexistují limity pro synergické působení hluků a že nebylo možno z ČSÚ získat údaje o počtu obyvatel v jednotlivých lokalitách či domech. Dokumentace EIA neobsahuje ani identifikaci území ani počty obyvatel, kteří mohou být současně zasaženi více druhy i nadlimitního hluku. Tyto lokality i v nich žijící obyvatelé, kteří jsou kromě plošného zasažení postiženi i dlouhodobým a neodstranitelným hlukem z letecké dopravy, přitom zcela jednoznačně a prokazatelně v okolí letiště v Praze Ruzyně existují. U těchto osob s kumulací dvou nebo více nadlimitních hluků bude riziko všech onemocnění pravděpodobně větší, ale situaci těchto obyvatel dokumentace EIA vůbec neřeší a neposuzuje.

j) Dokumentace EIA z hlediska vlivů na zdraví obyvatel neobsahuje posouzení a vyhodnocení variant umístění dráhy nebo řešení následného provozu. Dokumentace pouze pojednává stavy s a bez paralelní dráhy v roce 2020. Žádné varianty výstavby dráhy ani varianty provozu na novém dráhovém systému nebyly z hlediska posouzení vlivu na zdraví vyhodnocovány.

k) Dokumentace EIA resp. část uvedená v příloze č. 20 Posouzení vlivů na zdraví neobsahuje posouzení záměru z hlediska zákona č. 258/2000 Sb. a nařízení vlády č. 148/2006 Sb., t.j. neobsahuje žádné hodnocení, zda budou nebo nebudou po realizaci záměru dodrženy hygienické limity na ochranu zdraví na území, které je ve všech stupních platné územně plánovací dokumentace označeno jako plochy pro bydlení. Zpracovatel neuvedl počet obyvatel, u kterých předpokládá zasažení nadlimitním venkovním hlukem.

l) Zpracovatel vložil do dokumentace věcně nesprávné tvrzení o tom, že záměr na výstavbu paralelní dráhy je v souladu s územním plánem hl. m. Prahy. Toto je zcela zásadní pochybení, protože uvádí dotčené úřady i obyvatele v omyl, a ve spojení s tvrzením Ministerstva zdravotnictví o respektování usnesení zastupitelstev je tento postup oznamovatele a zpracovatele zcela nepřipustný. Přímou zpracovatel dokumentace záměru, RNDr. Bajer, CSc. je současně zpracovatelem dokumentace SEA pro navrhovanou změnu územního plánu Z 939 (viz usnesení Zastupitelstva hl.m. Prahy 31/41 z 26.11. 2009, kterým bylo teprve schváleno zadání změny územního plánu a která navrhuje změnu územního plánu tak, aby byla umožněna výstavba paralelní dráhy). Oznamovatel, společnost Letiště Praha, a.s., se dále vyjadřoval ke Konceptu nového územního plánu Prahy, kde je rovněž navrhována nezbytná změna proti současnému stavu, a musí si být tedy vědom nesouladu s nyní platným územním plánem.

Zpracovatel dokumentace EIA dále zcela opominul nesoulad s vymezením negativních dopadů záměru s platnými Zásadami územního rozvoje hlavního města Prahy, které přijalo Zastupitelstvo hl. m. dne 17.12. 2009 usnesením č. 32/59 a vydalo je jako opatření obecné povahy č.8/2009.

m) Dokumentace EIA obsahuje podhodnocené údaje o vývoji počtu obyvatel na území městské části Praha-Suchdol, tedy pro území s největším počtem obyvatel zasažených hlukem. V příloze dokumentace EIA č.20 Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví je uvedeno: „V této části (MČ Praha-Suchdol) v roce 2006 (1.1.2006) bydlelo celkem 5 583 obyvatel, do roku 2020 se předpokládá nárůst na 6 524 obyvatel, což je nárůst o 17%." Z údajů ČSÚ k 30.9. uvádíme stavy počtu obyvatel na území MČ Praha-Suchdol:

data k 30.9.	počet obyvatel	meziroční nárůst	
		obyvatelé	%
2009	6 311	221	3,6
2008	6 090	182	3,1
2007	5 908	175	3,1
2006	5 733	-	-

Z uvedené tabulky vyplývá, že v dokumentaci EIA uvedený stav 6524 obyvatel k roku 2020 dosáhne v MČ Praha-Suchdol již někdy na přelomu roku 2010 a 2011.

n) Dokumentace EIA byla zpracovaná na základě neúplných a podhodnocených podkladů, neboť do hodnocení vlivu hluku na zdraví nebyla např. zahrnuta území Lysolaj a Sedlce.

o) Dokumentace EIA řádně nevysvětlila nárůst nočního hluku a požadavek na prodloužení ochranného hlukového pásma (OHP) o cca 2,3 km v oblasti Suchdola.

Pro území Suchdola dokumentace konstatuje zvýšený počet obyvatel zasažených vyšší hladinou nočního hluku v roce 2020 proti stavu v roce 2006. Tento údaj je naprosto nesmyslný, protože:

- počet obyvatel na Suchdole by dle údajů uvedených v dokumentaci EIA sice vzrostl o 17%, tito obyvatelé jsou ale zahrnuti do současného obydleného území „...počet nových obyvatel (vyšší předpokládaný počet obyvatel) byl umístěn do lokalit stávající zástavby, kde byl přerozdělen do hlukových pásem“;
- obydlené území Suchdola bylo a je mimo stávající OHP;
- podle všech současných tvrzení provozovatele společnosti Letiště Praha, a.s. i Hygienické stanice hl.m. Prahy nedocházelo i při podstatně zvýšeném nočním provozu (58 pohybů) v letech 2007 a 2008 oproti roku 2006 (46 pohybů) k překračování hygienických limitů hluku mimo území OHP, tedy ve stávajícím obytném území Suchdola;
- počet startů a přistání letadel v noci by měl poklesnout ze 46 v roce 2006 na 40 pohybů v roce 2020, konkrétně na stávající hlavní dráze 24R/06L ze 40 pohybů na 38 pohybů;
- předpokládá se, že na letišti v Praze-Ruzyni bude povoleno přistávat letadlům min. o 1dB tišším;
- v příloze dokumentace EIA č. 20, Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví je v tabulkách na str. 87 uvedeno, že počet všech rušených osob i silně rušených osob v noci se k roku 2020 zdvojnásobí, přestože by se měl počet obyvatel navýšit pouze o 17%, a navíc je zde předpokládán nárůst osob zasažených vyššími hladinami hluku. Tento údaj je potvrzen i v tab. na str. 37 i v textu na str. 46.,
- dokumentace neobsahuje výkres situace s vyznačenými izofonami L_{dvn} , L_n , předkládané údaje pak nelze jakkoliv ověřit

Jak vyplývá z výše uvedených předpokladů, noční letecký hluk na území Suchdola by tedy měl dle fyzikálních zákonů i elementární logiky poklesnout a i při zvýšeném počtu obyvatel alokovaných na stejném území mimo stávající OHP by v žádném případě nemělo dojít k zasažení obyvatel vyššími hladinami nočního hluku oproti současnému stavu. Dále z výše uvedeného vyplývá, že návrh provozovatele společnosti Letiště Praha, a.s. na rozšíření a prodloužení stávajícího ochranného pásma o cca 2,3 km až k Vltavě právě z důvodu nočního hluku je zcela neodůvodněný. OHP, které vyhovuje pro současných celkových 56 - 58 nočních letů náhle nevyhovuje pro 40 nočních letů, navíc od údajně tišších letadel než v roce 2006. Generální ředitel poskytuje garance za opatření na snížení nočního hluku a výsledkem záměru je v dokumentaci uvedený požadavek na rozšíření OHP právě z důvodu nočního provozu.

Rozšíření resp. prodloužení OHP z důvodu nočního provozu na území Suchdola je zcela neakceptovatelný neodůvodněný návrh. Noční provoz na letišti v Praze-Ruzyni nelze zvyšovat za účelem zisku provozovatele na úkor zdraví obyvatel.

p) Dokumentace EIA se věcně nezabývá důsledky vyhlášení ochranného hlukového pásma (OHP) a návrhy jeho režimových opatření na možnosti nakládání a způsob využívání, rozšiřování a úpravy staveb, bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu, staveb pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobných staveb nacházejících se v souladu s nyní platným územním plánem v navrhovaném ochranném

hlukovém pásmu, t.j. staveb, které vyžadují ochranu před hlukem (zákon o veřejném zdraví). Jak vyplývá z nyní platných zákonů (zákon o civilním letectví) v ochranném hlukovém pásmu okolo letiště lze zřizovat zařízení a provádět činnosti jen se souhlasem Úřadu pro civilní letectví, který souhlas udělí, nebude-li zařízení nebo činnost bránit leteckému provozu ani ohrožovat jeho bezpečnost a nepůjde-li o objekt vyžadující ochranu před hlukem.

Tato zákonem dané opatření omezují nakládání majitelů nemovitostí se svým majetkem. Rozšíření ochranného hlukového pásma letiště z důvodu vymezení oblasti, kde by měly být překračovány hygienické hlukové limity, na území, kde se dle platného územního plánu nachází zástavba vyžadující ochranu před hlukem (bytové domy, rodinné domy, základní a mateřské školy, zdravotní střediska, areál České zemědělské univerzity a areály ústavů Akademie věd) zasahují do základních práv a svobod majitelů nemovitostí (občanů a institucí) na tomto území.

q) 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 není definováno jako antropogenně nedotčené prostředí - to ve střední Evropě už prakticky vymizelo - ale 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 připouští české zákony, jež tedy 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 poškozování 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-/i 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, již opět jako u příznivého životního prostředí definuje jeho zatěžování lidskou činností pouze v podlimitním rozsahu.

Z výše uvedeného vyplývá, že veškeré navrhované zásahy v území by měly být prováděny přesvědčivým průkazem, že jejich uskutečnění 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 a místo toho souhlasí se způsobením bezpráví nebo s jeho prohloubením, porušují zákon a jednají hrubě chybně.

Usnesení Zastupitelstva MČ Praha-Suchdol č.j. 19/16/2009 ze dne 12.11.2009

Zastupitelstvo MČ Praha – Suchdol nesouhlasí s navrženými režimovými opatřeními - viz příloha č. 1 Návrh režimů v ochranném hlukovém pásmu LKPR a navrženým rozsahem vymezení ochranného hlukového pásma letiště Praha- Ruzyně - viz příloha č. 2 Návrh ochranného hlukového pásma (OHP) letiště Praha-Ruzyně a tratí pohybu letadel a příloha č. 3 Návrh ochranného hlukového pásma (OHP) letiště Praha- Ruzyně - severovýchodní část v konfiguraci se třemi vzletovými a přistávacími dráhami (06L/24R, 06R24L a 13/31), protože navržené OHP zasahuje do oblasti se stávající obytnou zástavbou, základní školou, mateřskými školami, areály České zemědělské univerzity a ústavů Akademie věd ČR. Tato oblast by byla zasažena neomezeným nadlimitním leteckým hlukem a navržená opatření nezajistí dodržení zákonných hygienických limitů hluku na území OHP. Rozšíření OHP by mělo zcela jednoznačně negativní dopad na zdraví obyvatel i životní prostředí a znamenalo by porušení základních práv osob žijících na území městské části Praha-Suchdol.

Návrh režimů v ochranném hlukovém pásmu LKPR

Na území ochranného hlukového pásma letiště PRAHA RUZYNE budou uplatněna tato režimová opatření:

- a) U chráněných prostor staveb bytových a rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb, definovaných zákonem o ochraně veřejného zdraví (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů), kterým vzniklo právo užívání k datu nabytí právní moci rozhodnutí o ochranném pásmu, obstará provozovatel letiště Praha Ruzyně na svůj

náklad vypracování odborného posudku o úrovni zasažení chráněných prostor hlukem a o možných protihlukových opatřeních.

- b) U chráněných prostor staveb bytových a rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb, u kterých vzniklo právo užívání k datu právní moci rozhodnutí o ochranném pásmu, provozovatel letiště na základě odborného posudku uvedeného v předchozím bodu zajistí provedení protihlukových opatření v takovém rozsahu, aby nebyly alespoň v chráněném vnitřním prostoru těchto staveb hygienické limity hluku překročeny.
- c) Při umísťování staveb v ochranném hlukovém pásmu letiště Praha Ruzyně budou důsledně uplatňovány požadavky obecně závazných předpisů na ochranu proti hluku a vibracím.
- d) Při povolování staveb podle stavebního zákona budou všechny stavby, ve kterých se budou nacházet pobytové místnosti ve smyslu obecných technických požadavků na výstavbu, povolovány s ohledem na uplatňování požadavků na ochranu uživatelů stavby proti hluku a vibracím, vymezených příslušnou KHS. Provozovatel letiště Praha vydá vyjádření pouze na žádost dotčeného orgánu státní správy.

Letiště Praha, a.s. – červenec 2009

Vypořádání:

K usnesení Zastupitelstva

K bodu a) – Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 5.

K bodu b) – Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 5.

K bodu c) – Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 5.

K bodu d) – Viz vypořádání typické připomínky č. 13.

K bodu e) – viz vypořádání přílohy usnesení.

K bodu f) – Viz vypořádání typické připomínky č. 1, 2, 3 a 13.

K Příloze usnesení zastupitelstva MČ Praha-Suchdol

K bodu a) – Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K bodu b) – Viz vypořádání typické připomínky č. 2.

K bodu b) – Viz vypořádání typické připomínky č. 2.

K bodu d) – Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu e) – Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K bodu f) – Viz vypořádání typické připomínky č. 10.

K bodu g) – Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K bodu h) – V průmětu OHP se nachází jen část nespojitě vymezené EVL, a to části PP Sedlecké skály a PP Zámky. Předmětem ochrany jsou přírodní stanoviště, nikoli druhy

živočichů (včetně prioritních). S podklady ohledně charakteru EVL bylo možno oficiálně nakládat až po nabytí účinnosti NV č. 371/2009 Sb. v listopadu 2009, kdy již byly části doplněné dokumentace, týkající se přírody a krajiny, zkompletovány. Případné upozornění MHMP nemohlo tedy nahradit oficiální (výsledné) údaje o EVL, do doby účinnosti NV ani pracoviště AOPK ČR nebyla ochotna poskytovat informace (nebo relevantní data) ani pro autorizované hodnotitele. Zpracovatel posudku vyžádal aktuální stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody, které je uvedeno v příloze. Přitom Krajský úřad Středočeského kraje ve vyjádření k doplněné dokumentaci potvrdil svůj postoj k potenciálním významným vlivům na lokality soustavy Natura 2000 s tím, že původní stanovisko zůstává v platnosti a postoj je tak konzistentní (týká se části EVL na území Středočeského kraje mimo hlavní město Praha). V podrobnostech odkazujeme na vypořádání typické připomínky č. 6.

K bodu i) – Viz vypořádání typické připomínky č. 12.

K bodu j) – Viz vypořádání typické připomínky č. 4.

K bodu k) – Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu l) – Viz vypořádání typické připomínky č. 7.

K bodu m) – Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu n) – Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu o) – Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 3.

K bodu p) – Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu q) – Viz vypořádání typické připomínky č. 2 a 5.

K bodu 1) – Viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K Usnesení Zastupitelstva MČ Praha-Suchdol č.j. 19/16/2009 – Viz vypořádání typické připomínky č. 2, 3 a 5. K režimovým opatřením je nutno zdůraznit, že musí plně respektovat příslušnou legislativu.

Městská část Praha - Zličín

Bez připomínek.

Město Buštěhrad

Souhlasí bez připomínek.

Město Hostivice

Město Hostivice jako dotčený územní samosprávný celek podle § 3 písm. d) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění, uplatňuje podle § 8 zákona toto vyjádření k dokumentaci hodnocení vlivů na životní prostředí pro záměr paralelní RWY 06R/24L letiště Praha-Ruzyně:

I.

Konstatujeme, že realizace posuzovaného záměru výstavby vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24L letiště Praha-Ruzyně by způsobila zhoršení životního prostředí a nepříznivé dopady na zdraví lidí na území města bez souvisejících pozitivních efektů a z tohoto důvodu je proti zájmu města Hostivice. Město Hostivice s touto výstavbou zásadně nesouhlasí. Toto konstatování navazuje na řadu dřívějších nesouhlasných vyjádření k záměru schválených zastupitelstvem města Hostivice. Zařazením území dopravní plochy pro záměr výstavby dráhy RWY 06R/24L do územního plánu města Hostivice v roce 2005 Zastupitelstvo města Hostivice nevyjádřilo souhlas s tímto záměrem, ale pouze naplnilo požadavek dotčeného orgánu státní správy ve snaze dosáhnout schválení jiných, pro město Hostivici zcela klíčových částí územního plánu.

Jsme přesvědčeni, že umístění letiště Praha-Ruzyně je nevhodné pro jakékoliv rozšiřování.

Letiště těsně naléhá na Prahu a další města a obce, které se budou nadále rozvíjet. Odhadujeme, že přibližně do 20 let se letiště Praha-Ruzyně může dokonce stát letišťem „uvnitř“ města. Umístění ruzyňského letiště tedy nemá budoucnost. Strategické rozhodnutí o dlouhodobějším výhledu rozvoje letecké dopravy v České republice je nezbytné udělat již nyní a ne až v situaci, kdy se proinvestují další miliardy na rozvoj letiště Praha-Ruzyně.

Prognóza rozvoje letiště Praha-Ruzyně vychází ze současného stavu, kdy ČR nemá s ostatními zeměmi (západní) Evropy vyhovující železniční spojení. V zemích s provozem vysokorychlostních vlaků již výkony letišť (mimo hlavních terminálů s vysokým podílem transkontinentálních letů) stagnují. V rostoucím trendu pohybů letadel a přepravených cestujících dále není zohledněn rozvoj regionálních letišť a zejména záměr využívat letiště ve Vodochodech pro nízkonákladové letecké společnosti.

Všechna i méně významná letiště ve střední Evropě mají kolejové napojení (většinou typu S-bahn). Důležitý pro návaznou dopravu není ani tak výkon letiště jako počet pracovních příležitostí v jeho zóně. Spokojit se s tvrzením, že dopravní obsluhu lze zabezpečit autobusy, je systémový nesmysl a jen provizorní řešení již v současné době. Přibližně 50 % cestujících směřuje mimo Prahu a z naprosté většiny používají železniční dopravu. Pro dlouhodobou úspěšnost letiště i bez navyšování počtu cestujících je nezbytné jeho přímé spojení s centrem Prahy (hlavním nádražím) komfortním kolejovým prostředkem, tedy se sezením naprosté většiny cestujících. Pokud už bude připuštěn další rozvoj letiště Praha-Ruzyně, nesmí se tak stát bez vyřešení obsluhy letiště železniční dopravou.

II.

Nesouhlasíme se způsobem zpracování a doplnění dokumentace a požadujeme, aby byla dokumentace podle § 8 odst. 5 zákona znovu vrácena oznamovateli k přepracování a doplnění. Dokumentaci vytýkáme zejména tyto nedostatky, které nebyly odstraněny ani jejím doplněním:

- a) Rozvoj letiště Praha-Ruzyně není posuzován komplexně, procesu EIA jsou podrobovány jednotlivé stavby, ale není vyhodnocen rozvoj jako celek. K budování letiště byla zvolena tzv. salámová metoda. Rozdělením hluku z leteckého provozu a hluku z pozemních operací letadel (pojízďení, motorové zkoušky apod.) do samostatných posouzení v rámci tohoto procesu EIA může dojít podle našeho názoru k významnému zkreslení údajů o

celkové hlukové zátěži v okolí letiště a odkaz na posuzování těchto forem hluku podle různých předpisů nepovažujeme za přesvědčivý. Výpočet pozemního hluku z letiště a jeho současného působení s leteckým hlukem a hlukem z dalších zdrojů v okolí letiště není proveden. Hluk z jiných zdrojů a letecký hluk se hodnotí pouze v samostatných přílohách bez vzájemného provázání.

- b) Provoz dráhy RWY 06R/24L, resp. celého letiště, je vyhodnocen pouze v jediné variantě, která je označena za nejvýhodnější i z hlukového hlediska. Vyhodnocení jiných provozních variant však není doloženo, takže projednávanou dokumentací nelze prokázat; zda je tvrzení o minimalizaci dopadů při navrženém režimu opodstatněné.

Z pohledu Hostivice by bylo užitečné posouzení varianty s úplným vyloučením startů na dráze RWY 06R/24L (s výjimkou oprav dráhy 06L/24R), která by měla mít podle našeho názoru nejmenší dopady na hlukovou zátěž Hostivice.

- c) Zásadně nesouhlasíme s argumentací, že únosné zatížení prostředí nelze vztáhnout k problematice hlukové zátěže. Limity, jejichž překročením může dojít k poškození zdraví, považujeme za významnější než limity, jejichž překročením může dojít „jen“ k poškození životního prostředí. Hluková zátěž území bude hlavním limitujícím faktorem pro využívání území města Hostivice k bydlení a k dalším činnostem. Jestliže lze stanovit maximální přípustnou zátěž prostředí, pak podobný postup musí být aplikovatelný i na rizika ohrožení zdraví.
- d) Dokumentace sice „garantuje“ dopisem generálního ředitele vyloučení nočního provozu na dráze RWY 06R/24L kromě případů, kdy bude uzavřena dráha RWY 06L/24R, z údajů o charakteristickém letovém dni v příloze č. 15, které sloužily pro návrh ochranného hlukového pásma, však vyplývá, že na této dráze se bude odehrávat 8 % nočních pohybů. Za předpokladu, že nová dráha bude provozována pouze při odstávce stávající dráhy, lze dopočítat, že tyto odstávky budou trvat průměrně 29 dnů ročně. Jsme přesvědčeni, že zatímco v normálních podmínkách bude hluková zátěž pravděpodobně nízká, během měsíčního soustředění provozu na tuto dráhu budou hlukové limity zásadně překračovány. Tato situace, kdy měsíc ročně bude na dráhu RWY 06R/24L směřován veškerý noční provoz, však není nijak vyhodnocena a nejsou posouzeny její dopady na zdraví obyvatel. Oproti předchozí verzi v dokumentaci zcela chybí vyhodnocení maximální hladiny hluku, které pro oblast Jenečka nebylo nikdy zpracováno a které je pro vyhodnocení zátěže obyvatel významné. V předchozích verzích dokumentace bylo uvedeno, že maximální hladina hluku může být limitující pro obývání domů v ulici Na Samotě, aniž by byly vyčísleny konkrétní hodnoty. Nyní již tato problematika není řešena vůbec. Poznámka na straně 175 hlavní zprávy odkazuje na hodnocení akustického hluku v příloze č. 15, kde jsme řešení problematiky špičkové akustické energie L_{Amax} vůbec nenalezli. Tento nedostatek vylučuje, aby město Hostivice mohlo zodpovědně posoudit dopad záměru na životní prostředí a občany města.
- e) Nebyl akceptován požadavek na prověření výpočtu hlukové zátěže jinou nezávislou odbornou kancelář, nejlépe zahraniční. Zpracovatel akustické studie pouze ověřil výstupy z modelu CADNA A pomocí jiného modelu INM v. 7.0.
- f) Posouzení vyčísluje náhrady (ceny) za kácené stromy, nezabývá se však vyčíslením nákladů za výkup nemovitostí a pozemků v bezprostředním okolí letiště (se železniční

tratí Praha - Kladno, západně silničního okruhu kolem Prahy), které jsou pro bydlení i k rekreaci nevhodné.

- g) Nesouhlasíme se způsobem vyhodnocení vlivu záměru na hodnotu nemovitostí v územích postižených provozem letiště, jak je předložen v příloze č. 28. Základem metodiky je porovnání cen nemovitostí před vyhlášením a po vyhlášení ochranného hlukového pásma. Vhodným postupem by naopak, mohlo být zpracování cenové mapy pro současnost a promítnutí předpokládaného vlivu případné realizace RWY 06R/24L do další mapy.
- h) Zemní val navrhovaný městem v plánovaném zeleném pásu severně od Jenečka, který má sloužit k utlumení hluku z pozemních operací na letišti, byl posouzen v poloze „pod svahem“, nikoliv na severní, horní hraně zeleného pásu, čímž je efekt výpočtu znehodnocen. Výpočet vůbec nepočítá s umístěním valu v zeleném pásu západně od ulice Na Samotě. Nadále požadujeme, aby byla určena maximální výše valu přípustná z hlediska navrhované roviny ochranných leteckých pásem a dalších ochranných pásem letiště a aby výpočet snížení hlukové zátěže byl proveden pro takto navržený val, případně pro nižší výšku valu, pokud bude prokázáno příslušnými výpočty, že val nelze z prostorových důvodů realizovat v maximální výšce.

Všechny uvedené výhrady k obsahu dokumentace považujeme za zásadní.

III.

V případě, že dokumentace nebude vrácena k přepracování a doplnění a nebude vydáno nesouhlasné stanovisko, požadujeme naplnění těchto podmínek výstavby a provozu, které se stanou součástí stanoviska MŽP k hodnocení vlivů a následně budou zapracovány do navazujících správních rozhodnutí:

- a) Podmínkou pro případnou výstavbu dráhy RWY 06R/24L je modernizace železniční tratě Praha - Kladno, včetně odbočky na letiště, a to se zahájením provozu v celé délce před dokončením výstavby dráhy RWY 06R/24L.

Odůvodnění: Modernizace tratě by zlepšila dopravní obslužnost území kolem letiště a přispěla tak ke snížení zátěže z jiných forem dopravy. V Hostivici je navíc podle již projednávané dokumentace spojena s realizací protihlukových opatření, která mají snížit hlukovou zátěž z železniční dopravy i proti současnému stavu. Zejména v nejvíce postiženém Jenečku realizace železničních protihlukových opatření přispěje ke snížení celkové hlukové zátěže.

- b) Před případným vydáním územního rozhodnutí pro stavbu RWY 06R/24L Letiště Praha, a. s., definitivně dohodne s majiteli postižených domů v Jenečku v ulicích Nad Jenečkem, Na Samotě i 9. května způsob dalšího užívání těchto domů nebo jejich vykoupení ze strany provozovatele letiště a zajištění náhradního domu srovnatelné kvality, a to v řešení, které si zvolí tito obyvatelé, a toto řešení bude realizováno.

Odůvodnění: Jeneček (a zejména uvedené domy) je nejvíce zatíženou částí Hostivice, kde byla v předchozí dokumentaci navrhována stavební uzávěra s odůvodněním, že zajištění přípustné úrovně hluku nelze řešit obvyklými prostředky stavební akustiky. Město Hostivice proto bezpodmínečně trvá na tom, že řešení pro obyvatele těchto domů musí být nalezeno a uskutečněno před zahájením stavby nové dráhy.

c) K zásobování stavby budou využity komunikace výhradně mimo zastavěné území města Hostivice. Zásadně nesouhlasíme se zásobováním západní části staveniště po komunikaci vybudované v rámci výstavby silnice R6 s napojením na Cihlářskou ulici, které bylo zmíněno v textové části a zakresleno ve výkrese stavby předchozí verze dokumentace. Upozorňujeme, že MÚK Hostivice, jejíž využití se nyní předpokládá, dosud není vybudována a oproti dřívějším předpokladům není zajištěno ani její financování. Doporučujeme toto mimoúrovňové křížení se silnicí R6 v poloze určené platným územním plánem města vybudovat na náklad investora stavby vzletové a přistávací dráhy, pokud nebude dosaženo dohody o spolupráci s investory komerční zóny kolem rychlostní silnice R6. Pouze v takovém případě je reálné využít navržený způsob zásobování stavby.

Odůvodnění: Původní řešení využívalo polní cestu zaústěnou do Cihlářské ulice v historické zástavbě města, která vyhovuje pouze pro místní potřebu a jejíž využití pro zásobování stavby je nepřijatelné. Zásobování staveniště z budoucí MÚK Hostivice je pro město akceptovatelné, musí však být zajištěna výstavba této MÚK.

d) Trváme na odkanalizování části letištního prahu THR 06 do letištního kanalizačního systému. Dříve uvažované odvedení těchto vod do odvodňovacího systému silnice R6 a následně do Jenečského potoka zcela odmítáme. Navržené přečerpávání musí být realizováno tak, aby nemohlo dojít k neřízenému odtoku do povodí Jenečského potoka (zejména dostatečná kapacita čerpací jímky, provozní záloha čerpadla).

Odůvodnění: V dřívější dokumentaci je zmíněno, že oznamovatel jednal s ministerstvem dopravy o možnosti svést dešťové vody z části uvedeného prahu do kanalizace silnice R6. Šlo o množství vod 3 000 m³/rok s výpočtovým odtokem pro návrh kanalizace 102 l/s. Jenečský potok je málo vodný, má nekapacitní koryto procházející zastavěným územím částečně po soukromých zahradách a každé zvýšení průtoků za dešťových srážek je škodlivé. Navíc je třeba předpokládat, že tyto dešťové vody budou zejména v zimním období kontaminovány a musely by být samostatně čistěny v nové čistírně kontaminovaných vod. Podle doplněné dokumentace bylo toto řešení opuštěno, město Hostivice však považuje za nutné připomenout znovu odmítnout tento záměr a uvést důvody svého postoje.

e) Požadujeme, aby při realizaci záměru byl zároveň vybudován na náklad investora pás izolační zeleně severně od železniční tratě Praha - Kladno v rozsahu vymezeném platným územním plánem města. Trváme na umístění zemního valu vhodného tvaru do severního okraje tohoto pásu a jeho osázení izolační zelení s tím, že tvar valu a druhová skladba výsadby bude dohodnuta mezi městem Hostivice a Letištěm Praha, a. s.

Odůvodnění: Požadovaný pás izolační zeleně považujeme za opatření k částečnému snížení úrovně hluku v navazující zástavbě v Jenečce v ulicích 9. května a Novotného a zároveň za kompenzační opatření za kácené dřeviny na k. ú. Hostivice a Litovice. Tento záměr je plně v souladu s územním plánem města. Zemní val bude dále omezovat šíření hluku z pojezdů letadel a dalších pozemních operací do obytného území. Podmínky ochranného ornitologického pásma uvedené v dokumentaci nevyklučují výsadbu zeleně, dojednáním druhové skladby by se mělo předejít nedorozuměním při realizaci valu a pásu izolační zeleně.

- f) Požadujeme umístění nejméně dvou monitorovacích čidel pro měření hluku v zastavěných částech města Hostivice, která budou součástí monitorovacího systému zajišťovaného provozovatelem letiště.

Odůvodnění: Tento požadavek umožní provozovateli letiště a zprostředkovaně i orgánům města kontrolovat dodržování dohodnuté hlukové zátěže a bude nástrojem k sankcionování leteckých společností, jejichž stroje porušením leteckých předpisů překročí stanovené hlukové hladiny.

- g) Požadujeme, aby po realizaci stavby bylo provedeno ověření skutečného stavu hlukové zátěže reálným měřením nezávislou akreditovanou laboratoří na náklad provozovatele letiště. Odůvodnění: Zákres jednotlivých izofon vychází z matematického modelu s řadou zjednodušení ve vstupních podmínkách. Měření po zahájení provozu by mělo potvrdit platnost použitého modelu v reálné situaci.
- h) Požadujeme umístění stanice automatického imisního monitoringu ovzduší na území města Hostivice s tím, že místo bude stanoveno dohodnou mezi městem Hostivice a investorem. Tato stanice bude provozována buď ve státní síti monitoringu ovzduší, nebo v režii provozovatele letiště. Odůvodnění: Monitorovací stanice umožní hodnotit stav ovzduší a jeho ovlivnění leteckým provozem. Nesouhlasíme s tvrzením, že monitorovací síť bude vybudována podle potřeb letiště bez ohledu na požadavky jednotlivých obcí.
- i) Trváme na zajištění neomezené přístupnosti na obslužnou polní cestu, která kříží západní výběžek areálu letiště s naváděcími světly, což je v současnosti dostatečně zajištěno navrženým mimoúrovňovým křížením obou cest.

Odůvodnění: Doplněná dokumentace počítá se zachováním volné přístupnosti této cesty, požadavek je zopakován proto, aby byl potvrzen jeho význam pro město.

- j) Nadále požadujeme vybudování veřejně přístupné cesty po obvodu areálu letiště, případně v jiné vhodné poloze, která zajistí propojení města Hostivice z ulice Na Samotě na silnici Jeneč - Dobrovíz pro pěší a cyklisty. Dále doporučujeme doplnit novou veřejně přístupnou cestu pro pěší a cyklisty, která propojí cestu z Hostivice do Ruzyně s terminálem JIH nejlépe po obvodu areálu letiště a zvážit umístění veřejně přístupné účelové komunikace po celém obvodu letiště.

Odůvodnění: Požadovaná cesta umožní využívání severní části katastru města pěšími a cyklisty a usnadní spojení s Dobrovízi a dalšími obcemi, které jsou od Hostivice odděleny nepřístupným areálem letiště. Vybudování těchto cest zpracovatel dokumentace akceptoval.

- k) Požadujeme stanovit, že skládku zeminy cca 350 m severně od Hostivice na ploše zasahující do rozšiřovaného prostoru letiště a do leteckých ochranných pásem odstraní investor stavby na svůj náklad a trasou mimo zastavěné území města Hostivice.

Odůvodnění: Město Hostivice proto odmítá nést náklady na odstranění materiálu, který byl na pozemky uložen bez jeho souhlasu. Odstranění se provádí v zájmu investora, který by měl nést příslušné náklady, pokud úhradu nezajistí od původce tohoto stavu. V zájmu ochrany obyvatel před nákladní dopravou nelze připustit případné odvážení zeminy přes zastavěná území města.

l) Trváme na požadavku, aby upřesněný návrh opatření ke snížení hluku („akční plán“) byl zpracován do závazných podmínek v povolení stavby. V návrhu je třeba upřesnit zejména neurčité pojmy, např. „... dráha bude využívána převážně“. Dále požadujeme, aby garance těchto podmínek byla zajištěna dalším vhodným způsobem, například smlouvou mezi městem Hostivice a provozovatelem letiště.

Odůvodnění: Garantování podmínek provozu na letišti a protihlukových opatření dopisem generálního ředitele, který má být závazný i pro právní nástupce Letiště Praha, a. s., považujeme za zcela nedostatečné. Pochybujeme, že takovýto závazek by se vztahoval na provozovatele letiště i po jeho připravované privatizaci. Požadujeme proto jiné způsoby garancí, od kterých očekáváme větší záruku dlouhodobé platnosti.

m) Požadujeme, aby protihluková okna byla instalována na všech domech v Hostivici, jejichž vlastníci o to projeví zájem, bez ohledu na rozsah navrženého nebo později vyhlášeného ochranného hlukového pásma.

Odůvodnění: I když nedojde k překročení hlukové zátěže vyjádřené hladinami ekvivalentního hluku pro charakteristický letový den, budou občané Hostivice pociťovat zátěž způsobenou hlukem letadel. Výměnu oken za protihluková na celém území města proto považujeme za oprávněný požadavek na snížení dopadů provozu letiště.

Všechny tyto podmínky považuje město Hostivice za zásadní a případně je doplní o další po požadovaném doplnění a přepracování dokumentace hodnocení vlivů podle druhé části tohoto vyjádření.

IV.

K návrhu ochranného hlukového pásma uvádíme, že v zásadě respektuje část b) usnesení Zastupitelstva města Hostivice č. ZM-20/2009-7 ze 14. září 2009, kterým město požadovalo v případě, že nová vzletová a přistávací dráha bude přes jeho nesouhlas realizována, vymezení ochranného hlukového pásma na území města Hostivice pouze v minimálním rozsahu vyplývajícím ze zákonných požadavků. Požadavky na přesné vedení hranice ochranného hlukového pásma na území Hostivice ponecháváme na další samostatné jednání s Letištěm Praha, a. s.

Toto vyjádření schválilo Zastupitelstvo města Hostivice na svém zasedání dne 25.1.2010 usnesením č. ZM-23/2010-14.

Město Hostivice toto vyjádření zároveň zveřejňuje na svých internetových stránkách.

Jaroslav Kratochvíl starosta města Hostivice

Vypořádání:

I. Kolejové napojení letiště Praha-Ruzyně se intenzivně připravuje a je koordinováno s rozvojem letiště a dalšími dopravními stavbami.

II.

a) - viz vypořádání typické připomínky č. 12.

b) - v návrhu stanoviska EIA je stanovena podmínka:

v rámci denního provozu bude uplatňována následující preference drah pro vzlety a přistání:

- **RWY 06L/24R bude v denní době primárně používána pro vzlety**
- **RWY 06R/24L bude v denní době primárně používána pro přistání**
- **RWY 13/31 nebude v denní době za standardního provozu pro vzlety a přistání používána**
- **vzlety a přistání z a na RWY 13/31 v denní době pouze v případech:**
 - § **kdy je RWY 06L/24R uzavřena pro vzlety a přistání**
 - § **kdy je RWY 06R/24L uzavřena pro vzlety a přistání**
 - § **pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu**

c) - viz vypořádání typické připomínky č. 3 a 16.

d) Uvedená situace je zohledněna v hlukové studii a maximální hodnoty hladin hluku uvedené v původní dokumentaci, která je součástí tohoto procesu EIA jsou respektovány následující podmínkou návrhu stanoviska EIA:

na základě závěrů akustické studie a studie vlivů na veřejné zdraví vstoupí oznamovatel do jednání s majiteli obytných objektů v lokalitách Na Samotě a Nad Jenečkem v k.ú. Hostivice a s majiteli objektů v lokalitě Na Padesátníku; výsledkem těchto jednání může být:

- **dohoda o provedení technických opatření na náklady oznamovatele, a to na základě prověření reálné možnosti ochrany objektů a jejich vnitřních prostor před hlukem technickými (zejména stavebními) prostředky, nebo**
- **dohoda o jiném využití dotčených obytných objektů vlastníky (tzv. „rekolaudace“), s poskytnutím součinnosti oznamovatele při zajištění adekvátní náhrady bydlení, nebo**
- **dohoda o odkoupení dotčených nemovitostí oznamovatelem**

výběr způsobu řešení v jednotlivých případech bude závislý na konkrétních podmínkách a bude vycházet zejména z představ vlastníků objektů, neboť výsledky hlukové studie nedávají oznamovateli možnost požadovat vyklizení objektů bez souhlasu vlastníků

e) K akustickým studiím pro proces EIA pro Letiště Prahy Ruzyně – paralelní RWY byla zpracována nezávislá expertiza Posouzení zhodnocení hluku v hodnocení celkového ekologického dopadu (Eurocontrol, Brusel, Listopad 2008) na základě požadavku Prahy 6 a ministerstva dopravy.

V závěrech této nezávislé expertizy je mj. uvedeno:

„Model hluku Cadna-A a metodologie pro jeho použití při vypracování map hluku splňuje dobrou praxi a je v souladu s ECAC Doc 29 2. verze (1997). Tato druhá verze ECAC Doc 29 je doporučována směrnicí 2002/49/ES vztahující se na hodnocení a řízení ekologického hluku. ECAC Doc 29 je však nyní ve své 3. verzi (2005) a soulad s touto aktualizovanou verzí je pokládán za nejlepší praxi. Zatímco model Cadna-A nevyhovuje 3. verzi ECAC Doc

29, může být stále pokládán za dostatečně spolehlivý pro účely rozhodování o politice. To je demonstrováno používáním Cadna-A Českou republikou, aby tato splňovala své povinnosti podle směrnice 2002/49/ES, a tudíž je akceptován jak českým státem, tak Evropskou komisí. Také je používán jako základ plánu hlučnosti Letiště Praha českým Ministerstvem dopravy.

Předpoklady a výsledky použité k sestavení map linií hluku prezentované ve zprávě EIA mohou být považovány za spolehlivé pro účely zásadních politických rozhodnutí.

Všeobecné návrhy na zmírnění dopadů používané na základě modelování hluku ve zprávě EIA splňují nejlepší praxi a jsou stejně komplexní jako návrhy podobných letišť v Evropě. Mohou však existovat příležitosti vypracovat místně pokročilejší návrhy na zmírnění dopadů, tak jak budou pokračovat zkušenosti s novou dráhou a objeví se technologie a možnosti Řízení letového provozu“.

Z uvedeného lze usoudit, že použití stejné metody (ECAC Doc 29) a modelu hluku (Cadna A) v případě Letiště Praha Ruzyně je spolehlivé a pro proces EIA plně dostatečné.

Uvedené zdroje informací lze považovat za seriózní a skutečnému stavu odpovídající. Použité metody hodnocení odpovídají potřebám hodnocení a patří mezi závazné metody pro hodnocení vlivů na životní prostředí v resortech životního prostředí a zdravotnictví.

- f) Problematika výkupu nemovitostí bude řešena v rámci výše uvedené podmínky návrhu stanoviska EIA v bodě II.d).
- g) - viz vypořádání typické připomínky č. 13.
- h) Dle zásad protihlukové ochrany (na základě fyzikálních zákonů) je nezbytné realizovat protihlukové opatření ve formě protihlukových stěn nebo valů co nejbližše zdroji hluku. V prostoru u příjemce mají tato opatření nulový protihlukový efekt.

III.

a) Modernizace železniční tratě Praha - Kladno, včetně napojení letiště Praha-Ruzyně se intenzivně připravuje a je koordinováno s rozvojem letiště a dalšími dopravními stavbami. Ovšem v rámci tohoto procesu EIA lze ukládat podmínky aktuálními oznamovateli, případně provozovateli projednávaného záměru a ne jiným investorům.

b) Uvedená problematika bude řešena v rámci výše uvedené podmínky návrhu stanoviska EIA v bodě II.d).

c) Do západní části staveniště je navržen hlavní příjezd pro staveništní dopravu ze směru od nově vybudované mimoúrovňové křižovatky rychlostní komunikace I/6 v km 1,9 nad obcí Hostivice. Zde bude propojení z obou směrů rychlostní komunikace I/6 (Karlovy Vary – Praha) do prostoru staveniště vedeno po stávajících letištních komunikacích. Toto řešení zcela vyloučí staveništní dopravu z obydlených míst – Hostivice, Jeneč.

d) V návrhu stanoviska EIA je stanovena podmínka:

v rámci další projektové přípravy již řešit odkanalizování prahu THR 06 pouze do letištního kanalizačního systému; variantu odvádění srážkových vod do odvodňovacího systému silnice R6 dále nesledovat

e) V návrhu stanoviska EIA je stanovena podmínka:

prověřit možnost vybudování zemního valu a pásu izolační zeleně severně od železniční tratě Praha - Kladno v rozsahu vymezeném platným územním plánem města Hostivice v rámci technických možností ochranných pásem letiště, v koordinaci se zemními pracemi a ve spolupráci s městem Hostivice

f) V návrhu stanoviska EIA je stanovena podmínka:

počet měřících stanic systému monitoringu hluku bude rozšířen tak, aby umožnil komplexní kontrolu hluku z provozu na všech drahách dráhového systému a z motorových zkoušek letiště Praha/Ruzyně

g) V návrhu stanoviska EIA je stanovena podmínka:

bude zajištěna trvalá nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí a výsledků měření v rámci udržování akreditace zkušební laboratoře subjektu, poskytujícího službu monitoringu provozovateli letiště Praha/Ruzyně

h) V návrhu stanoviska EIA je stanovena podmínka:

součástí monitoringu složek životního prostředí souvisejících se zprovozněním paralelní RWY 06R/24L bude pravidelné periodické ověřování imisní situace zájmového území okolí letiště s využitím mobilní měřící techniky se zahrnutím oxidu dusičitého, suspendovaných částic PM_{10} a $PM_{2,5}$ a vybraných těkavých organických látek; rozsah a četnost monitoringu, výběr lokalit a délka periodického měření bude konzultována s orgánem ochrany ovzduší a orgánem ochrany veřejného zdraví

v rámci monitoringu složek životního prostředí pokračovat v monitoringu ovoce a plodin v okolí letiště v rozsahu dosud zpracovávaném VŠCHT Praha, Ústavem chemie a analýzy potravin

i) Tento požadavek je respektován v charakteristice záměru.

j) V návrhu stanoviska EIA je stanovena podmínka:

v rámci další projektové přípravy zohlednit požadavek na vybudování veřejně přístupné cesty po obvodu areálu letiště, případně v jiné vhodné poloze, která zajistí propojení města Hostivice z ulice Na Samotě na silnici Jeneč – Dobrovíz pro pěší a cyklisty; dále doplnit novou veřejně přístupnou cestu pro pěší a cyklisty, která propojí cestu z Hostivice do Ruzyně s areálem JIH nejlépe po obvodu areálu letiště; současně zůstane zachována dostupnost všech částí lokality Padesátník; v rámci navrhovaných veřejně přístupných cest primárně respektovat zajištění požadavků vyplývajících z bezpečnosti provozu letiště

k) V návrhu stanoviska EIA je stanovena podmínka:

prověřit možnost odstranění skládky zemin cca 350 m severně od Hostivice

l) Podmínky „Akčního plánu“ byly začleněny do základních podmínek stanoviska EIA.

m) V návrhu stanoviska EIA je stanovena podmínka:

na základě dohody s obcemi a MČ hl. m. Prahy nově dotčených OHP nebo nově ležících v jeho bezprostřední blízkosti rozšířit systém kompenzačních programů na projekty k ochraně ŽP a na rozvoj občanské společnosti

IV.

Ochranné hlukové pásmo je podmínkami stanoviska EIA uloženo navrhnout v minimálním rozsahu vyplývajícím ze zákonných požadavků – tedy v rozsahu limitní izofony.

Město Klecany

K dokumentaci se vyjadřujeme takto:

1. Možnost případného posouzení synergických účinků současného působení dopravních zdrojů hluku (letecký silniční, železniční) byla podle dokumentace pouze diskutována. Z hlediska vlivu synergických účinků současného působení dopravních zdrojů hluku a to leteckého - vzlety a přilety z/na letiště Praha Ruzyně, silničního - provoz na dálnici D8, a železničního - provoz na trati Praha Děčín, nebyla lokalita města Klecany posouzena vůbec.
2. Hluk v okolí letiště Praha Ruzyně vyvolaný leteckým provozem byl v dokumentaci stanoven pouze výpočtem. Skutečnou zátěž je potřeba objektivně posoudit na základě měření.
3. Totéž se týká i posouzení hlukové zátěže při uvažování kumulativních vlivů provozu na letišti Praha Ruzyně a Vodochody,
4. Rozšířit systém monitorování leteckého hluku a letových tratí o měřicí stanici umístěnou v lokalitě města Klecany.
5. Informace ze systému monitorování hlukové zátěže zpřístupnit veřejnosti.
6. Varianta vybudování nového mezinárodního letiště, více vzdáleného od hlavního města a hustě osídlených částí pražského okolí nebyla prověřena a doložena. Posouzena byla pouze varianta přesunu nákladní a tranzitní dopravy na jiné letiště.
7. Chybí hodnocení vlivů na klidovou zónu přírodního parku Dolní Povltaví.
8. V rámci provozních (technických i organizačních) opatření rozdělit pohyby v denní i noční době rovnoměrně na obě paralelní dráhy 04/24 včetně rovnoměrného rozdělení přistání i vzletů z/do všech směrů.
9. V rámci provozu na paralelních drahách preferovat při přiletech ze směru 24 vzlety směrem 6 a naopak.
10. Kompenzační opatření na realizaci protihlukových opatření rozdělit v oblastech dotčených hlukem v poměru, v jakém je přes tylo oblasti veden provoz.

Vypořádání:

K bodu 1 – viz vypořádání typické připomínky č. 12. Dále je nutno upozornit, že prostor města Klecany je již mimo významné vlivy na životní prostředí.

K bodu 2 – výhledové vlivy nelze specifikovat jinak než výpočtem.. Vliv výchozího stavu stanoveného výpočtem byl měřením ověřen.

K bodu 3 – viz vypořádání typické připomínky č. 12.

K bodu 4 – v návrhu stanoviska EIA je stanovena následující podmínka:

počet měřících stanic systému monitoringu hluku bude rozšířen tak, aby umožnil komplexní kontrolu hluku z provozu na všech drahách dráhového systému a z motorových zkoušek letiště Praha/Ruzyně

K bodu 5 – v návrhu stanoviska EIA je stanovena následující podmínka:

systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži okolí, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o dodržování stanovených postupů ke snížení hluku letadel; bude rozdělen na samostatné závěry ve vztahu k limitům hluku pro denní a noční dobu

K bodu 6 – viz vypořádání typické připomínky č. 4.

K bodu 7 – viz vypořádání typické připomínky č. 8.

K bodu 8 – z provozních a bezpečnostních důvodů je v případě letiště se dvěma paralelními drahami nevhodnější provádět na jedné dráze pouze starty a na druhé pouze přistání. Z hlediska vlivů na životní prostředí je vhodné do prostorů s historicky významnými vlivy situovat denní starty a limitovaný provoz v noci, do prostorů s nově zvýšenými vlivy pouze tu nejméně významnou část provozu a to denní přistání.

K bodu 9 – Starty i přistání musí být prováděny proti větru, tj. ve stejném směru. V prostoru letiště Praha Ruzyně převládají západní větry. Tomu odpovídají převládající starty i přistání ve směru 24.

K bodu 10 – technická protihluková opatření vyplývající z legislativy budou muset být provedena na území ochranného hlukového pásma, další - kompenzační opatření budou prováděna dle dohody s příslušnou obcí.

Město Unhošť

Nebyl dodržen požadavek zastupitelů, aby nové hlukové pásmo bylo vymezeno v ose dráhy RWY 06/24L, s vrcholem na komunikaci č. 101. Návrh nového ochranného hlukového pásma nerespektuje požadavky vyplývající z platného územního plánu Města Unhoště schváleného ZM dne 7.7.2008.

Město Unhošť je zásadně proti rozšíření OHP nad obytnou zónu města a žádá o respektování a dodržení usnesení ZM Unhoště ze dne 25.2.2008, které je jednomyslné a respektování platného územního plánu Města Unhoště.

Vypořádání:

Navržené OHP (v rozsahu limitní izofony) nezasahuje obytnou zónu města. Komunikaci č. 101 přesahuje limitní izofona pro noční dobu, která odpovídá 40 ti pohybům pro noční dobu – viz vypořádání typické připomínky č. 2.

Obec Braškov

Požaduje úplné vyloučení nočního provozu v době od 22:00 do 6:00 hodin, s výjimkou případů, kdy se jedná o bezpečnost leteckého provozu, záchranu života, evakuaci obyvatel nebo meteorologické anomálie.

Jelikož v denním provozu zaznamenáváme po startech přímé přelety přes obec v menších výškách (v rozporu s uváděnými hlukovými studii), požadujeme revizi protihlukových postupů při vzletu a přistání, trvalý monitoring vzletových trajektorií, vyhodnocování a řešení nadlimitně naměřených hlukových hodnot.

Vypořádání:

Noční provoz je striktně omezen podmínkami návrhu stanoviště – viz vypořádání typické připomínky č. 1. Revize protihlukových postupů při vzletu a přistání, trvalý monitoring vzletových trajektorií, vyhodnocování a řešení nadlimitně naměřených hlukových hodnot je součástí podmínek návrhu stanoviště EIA.

Obec Dobrovíz

Souhlasí se záměrem za předpokladu trvání spolupráce letiště Praha Ruzyně na zmírnění následků postižení hlukem a za předpokladu realizace protihlukových opatření v rozsahu a způsobu uvedeném v dokumentaci.

Obec Dolany

Bez připomínek.

Obec Drahelčice

Bez připomínek.

Obec Horní Bezděkov

Nesouhlasí s uvedeným záměrem s odůvodněním:

1. Obava občanů ze zvýšeného znečištění ovzduší spaliny.
2. Obava občanů z nárůstu hladiny hluku.
3. Obava z celkového snížení kvality života.
4. Na základě výše uvedených obav hrozí snížení tržní hodnoty ceny pozemků a snížení atraktivity bydlení v naší obci, která si dlouho udržovala rekreační charakter.
5. Obava z poškození ekosystému Přírodního parku Kačák.

Vypořádání:

Dle provedeného posouzení v rámci procesu EIA se působení výše uvedených vlivů nepředpokládá.

Obec Hovorčovice

1. Obec chápe význam mezinárodního letiště Ruzyně i potřebu jeho rozšíření, musí však hájit zájmy a potřeby svých obyvatel.
2. Obec požaduje, aby se při přípravě projektové dokumentace obou letišť i všech významných dopravních staveb v jejím okolí (R1, VRT, rozšíření stávající železniční trati) i po uvedení staveb do provozu ověřovaly teoretické předpoklady hlukové zátěže dlouhodobým sledováním na místě, které by zohledňovalo skutečné podmínky, a aby Obec byla o všech závěrech hlukových výpočtů, studií a sledování informována.
3. Vzhledem ke zvýšenému zatížení hlukem, ke kterému vlivem rozšíření provozu na letišti Ruzyně bezpochyby dojde, Obec žádá, aby zhoršené životní podmínky v jejím území byly kompenzovány jiným způsobem. Jedná se o to, aby nedocházelo ke zvýšené kumulaci negativních vlivů, jako jsou hlučnost, prašnost, emise, chvění z pozemní dopravy apod., které obyvatelstvo zatěžují už nyní. Kompenzace se tedy mohou týkat např. příspěvků na opravy a rekonstrukce místních komunikací nebo průjezdných úseků silnic III. třídy, příspěvků na ekologická vytápění apod.
4. Obec žádá, aby při budoucím řízení leteckého provozu byla respektována poloha obydlených území a letadla naváděna do přibližovacích koridorů tak, aby nedocházelo k významným změnám směru letu v těchto místech.
5. Vzhledem ke své poloze uprostřed všech výše zmíněných koridorů přistávacích drah a k minimální vzdálenosti od hranice 18 km od letiště Ruzyně Obec žádá, aby byly respektovány její požadavky přinejmenším tak, jako by náležela k obcím kategorie C.

Vypořádání:

V návrhu stanoviska EIA jsou stanoveny podmínky pro systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí, který bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži okolí. Co se týče kompenzací, pak na území OHP musí být plněny zákonné technické podmínky pro vnitřní prostor, mimo OHP je stanovena podmínka pro kompenzaci nepříznivých vlivů na základě dohody s obcí.

Obec Hřebeč

Bez připomínek.

Obec Chrášťany

Bez připomínek.

Obec Chrustenice

Bez připomínek.

Obec Jeneč

Upozorňujeme na zásadní nedostatky a zavádějící hodnocení vlivů leteckého provozu na zdraví obyvatel uvedené v příloze č. 20. Není stanoveno maximálně únosné zatížení zdraví obyvatel v okolí letiště. Zpráva neobsahuje informaci, jak rozsáhlé letiště se hodlá budovat, v podstatě cílová kapacita není maximální kapacitou letiště, noční provoz není závazně omezen a nebyly zpracovány žádné varianty provozu. V případě nadlimitního trvalého hluku z leteckého provozu u výstavby budov pro bydlení a škol nelze splnit podmínky stavebního zákona a vyhl. č. 503/2006 Sb. Vyhláška požaduje předložit návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí, kterými je i hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb, což je v daném případě nereálné. Veškerá realizace staveb, včetně změn stávajících na území OHP vyžaduje souhlas Úřadu pro civilní letectví zákon o civilním letectví 49/1997 Sb., § 40. Podle zákona úřad souhlas udělí, nebude-li zařízení nebo činnost bránit leteckému provozu ani ohrožovat jeho bezpečnost a nepůjde-li o objekt vyžadující ochranu před hlukem ! Toto jsou opatření vyplývající přímo z právních předpisů. Vzhledem k tomu, že se jedná především o zdraví obyvatel naší obce vyplývajícího z případné enormní provozní letecké zátěže Vás žádáme o opětné posouzení uvedených nedostatků a celkového projektu výstavby dráhy RWY 06R/24L.

Vypořádání:

Viz vypořádání typické připomínky č. 3.

Obec Kněževes

Bez připomínek.

Obec Koleč

Požadujeme přijetí potřebných opatření, aby občané naší obce nebyli vystavováni hluku ze železniční přepravy paliva a jiného materiálu na letiště Praha - Ruzyně, které bude souviset se zprovozněním paralelní RWY 06R/24L.

..

Vypořádání:

Pro hluk ze železnice jsou stanoveny závazné hlukové limity, které musí být plněny jejím provozovatelem.

Obec Loděnice

Bez připomínek.

Obec Malé Kyšice

Obec Malé Kyšice je dle této dokumentace zařazena v území, které se nachází až za navrhovanou hranicí ochranného hlukového pásma (OHP).

K výše uvedené skutečnosti obec Malé Kyšice nesouhlasí, aby v budoucnu došlo k rozšíření OHP nad obytnou zónu naší obce a současně žádáme, vzhledem ke stížnostem našich občanů, aby byl co nejvíce omezen přelet letadel nad obytnou zónou obce Malé Kyšice.

Vypořádání:

V rámci procesu EIA je podmínkou stanoviska uloženo navrhnout OHP v rozsahu limitní izofony, která uvedené území nezasahuje. Další podmínkou je stanoveno, že budou stanoveny optimální standardní příletové tratě STAR a standardní odletové tratě SID pro vrtulové a proudové dopravní letouny s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou.

Obec Pavlov

1. Souhlasíme se zařazením obce Pavlov do Ochranného hlukového pásma letiště Praha- Ruzyně, jak je uvedeno v grafické části dokumentace.

2. Z hlediska vlivů hluku z leteckého provozu na zdraví obyvatel obce Pavlov nedojde ve výhledu k roku 2020 ke zlepšení proti současnému stavu z těchto důvodů:

a. Počet obtěžovaných osob hlukem z l e t e c k é dopravy v roce 2020 již při hlukové zátěži 58 dB činí 57, 8 % obyvatel a silně obtěžovaných 14,3 % obyvatel.

b. Počet obyvatel rušených leteckým hlukem ve spánku již při 47,5 dB je 16,2 % a silně rušených 6 % .

c. Při synergickém posouzení hluku z leteckého provozu a silniční dopravy je celkově obtěžováno 63,5 % obyvatel.

3. Opatření ke snížení hluku z provozu letiště Praha - Ruzyně po výstavbě paralelní RWY 06R/ 24L která jsou garantovaná provozovatelem letiště ve věci „Omezení hluku z nočního provozu“, pokládáme omezení z celkového pohybu letadel, proti současnosti (rok 2010) na 5% za nedostatečné. Skutečností je, že v současnosti, ale i předchozích letech, jsou obyvatelé nočními pohyby letadel obtěžováni.

Účinným opatřením je povolení nočního pohybu letadel pouze pro mimořádné pohyby na příklad: služby zdravotní, lety souvisící s bezpečností státu, mimořádné provozní situace v letovém provozu a pod.

Vypořádání:

Počet nočních letů je v rámci podmínek stanoviska EIA striktně omezen – viz vypořádání typické připomínky č. 1.

Obec Svárov

1. Předně naše obec zásadně nesouhlasí s výstavbou nové paralelní dráhy letiště z důvodu již značného hlukového zatížení způsobeného provozem stávající dráhy. Většina startujících letadel směřujících na jih nedodržuje letový koridor a přelétá přes naši obec. Osa letového koridoru plánované dráhy protíná střed zastavené části naší obce a tím by došlo k dalšímu navýšení hlukové zátěže obyvatel obce. Obec Svárov a občané podepsaní v příloze tohoto stanoviska důrazně nesouhlasí s výstavbou výše uvedené dráhy,
2. Při kontrole přiložených příloh dokumentace jsme dospěli k názoru, že křivky hlukových pásem jsou tendenčně upraveny tak, aby vliv hlukového zatížení ve směru západním, tedy ve směru k naší obci, byl menší, než by byl při skutečném provozu. Toto můžeme doložit porovnáním křivek stávající dráhy a dráhy navrhované.
3. Zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí na dopracování dokumentace (viz č.j. 2155O/ENV/08), ani oprávněné připomínky dotčených obyvatel, obcí, městských částí a občanských sdružení k předchozí dokumentaci (dokumentace 2007).
4. Dokumentace neobsahuje údaj o kapacitě záměru ani jiné informace o konečném rozsahu letiště Praha Ruzyně a je proto z hlediska zákona 100/2001 Sb. i nadále neposuzovatelný. Provozovatel ruzyňského letiště, společnost Letiště Praha a.s. v rámci procesu EIA od roku 2005 potřetí zatajilo veřejnosti i úřadům, jak velké letiště plánuje vybudovat (oznámení záměru 2005, dokumentace 2007, dokumentace 2009).
5. Nebyla posouzena únosnost záměru z hlediska jeho vlivu na zdraví současných ani budoucích obyvatel.
6. Dokumentace nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem.
7. Dokumentace a ani jiné doklady neobsahují závazné omezení nočního provozu.
8. Zásadně nesouhlasíme s navrhovaným rozšířením ochranného hlukového pásma na jakoukoliv část katastrálního území obce Svárov, což je v souladu s usnesením z veřejného jednání zastupitelstva obce Svárov ze dne 11.9. 2009.
9. Dokumentace záměru, která byla zpracovaná na základě neúplných a podhodnocených podkladů (např. nezahrnutí území Lysolají a Sedlce, podhodnocené stavy obyvatel, cílový stav po realizaci záměru k r. 2020) jednoznačně prokázala, že záměr způsobí překročení hygienických limitů hluku na územích se stávající obytnou zástavbou.
10. Dokumentace se vůbec nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, které by se vlivem záměru nepochybně dále zhoršovalo a letecký hluk by tak dlouhodobě ohrožoval zdraví obyvatel, žijících v okolí letiště.

Vzhledem k výše uvedenému požadujeme vydání nesouhlasného stanoviska EIA k záměru výstavby paralelní dráhy a násobného navýšení leteckého provozu na letišti v Praze Ruzyni, které se nachází v hustě obydleném území okraje hl.m. Prahy, kde jsou již nyní

překračovány zákonné hygienické limity. A rovněž důrazně žádáme, aby celé katastrální území obce nebylo zahrnuto v ochranné zóně A.

Vypořádání:

K bodu 1 - v rámci procesu EIA je podmínkou stanoviska uloženo, že budou stanoveny optimální standardní příletové tratě STAR a standardní odletové tratě SID pro vrtulové a proudové dopravní letouny s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou.

K bodu 2 – v prostoru letiště Praha Ruzyně převládají západní větry. Starty i přistání musí být prováděny proti větru. Z toho také vyplývá, že na staré dráze, kde mají prováděny především starty je větší rozsah limitní izofony západním směrem. Na nové dráze, kde mají být prováděna prakticky výhradně přistání, pak logicky převládají vlivy ve východním směru - letadla přistávají proti západnímu větru od východu.

K bodu 4 – viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K bodu 5 – viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu 6 – viz vypořádání typické připomínky č. 3.

K bodu 7 – viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K bodu 8 – viz vypořádání typické připomínky č. 2.

K bodu 9 – viz vypořádání typické připomínky č. 3 a 5.

K bodu 10 – viz vypořádání typické připomínky č. 1.

Obec Tursko

Obec Tursko požaduje, aby příslušný úřad do svého stanoviska zahrnul následující vyjádření:

Výstavba paralelní RWY 06R/24L je podmíněna vyřešením dopravní situace v severní části lokality po trase Praha - Kralupy n/Vlt. - komunikace II/240 v návaznosti na pražský okruh a aglomerační okruh /přeložka silnice II/240, propojení komunikace R7 a dálnice D8/ ještě před uvedením do provozu shora uvedené paralelní RWY 06R/24L.

Vypořádání:

Uvažovaný záměr je trvale koordinován s okolními dopravními stavbami. Ovšem tyto stavby jsou v gesci jiných investorů, takže k nim nelze v aktuálním procesu EIA stanovovat detailní podmínky.

Obec Úholičky

Se záměrem nesouhlasí.

V případě realizace záměru požadujeme splnění těchto podmínek:

1. Upravit odletové cesty a koridory tak, aby při startu z kterékoliv dráhy nedocházelo k přeletům odlétajících letadel nad obcí a nedocházelo k překročení únosných hlukových hladin.

2. Požadujeme, aby starty byly směřovány pouze ve směru 24.

Vypořádání:

K bodu 1 - v rámci procesu EIA je podmínkou stanoviska uloženo, že budou stanoveny optimální standardní příletové tratě STAR a standardní odletové tratě SID pro vrtulové a proudové dopravní letouny s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou.

K bodu 2 – starty musí být prováděny proti větru na základě aktuálních meteorologických podmínek, starty ve směru 24 převažují.

Obec Úhonice

Vzhledem k navyšování leteckého provozu, ať již se jedná o osobní či nákladní dopravu a neustálého rozšiřování letiště Ruzyně, obec Úhonice do příštích let požaduje zařazení do kategorie A podmínek vlivů na životní prostředí.

Vypořádání:

Obce kategorie A jsou obce ležící na území vymezeném hranicí ochranného hlukového pásma. Vzhledem k tomu, že OHP má být navrženo v rozsahu limitní izofony v souladu s legislativou, nelze tento požadavek respektovat.

Obec Únětice

1. V kapitole B čl. 1.2. se udává cílová kapacita 21,2 mil. pasažérů v průběhu roku 2020. Požadujeme, aby bylo doplněno, že další navyšování počtu pasažérů na letišti Praha - Ruzyně nad tuto kapacitu není žádoucí s ohledem na neúnosnou zátěž dalšího zvyšování intenzity provozu letiště na jeho okolí. Jedná se o hustě urbanizované oblasti se zástavbou převážně rezidenčního charakteru, ležící na území hlavního města, nebo v jeho těsném okolí. Tento argument by měl být doplněn do výčtu důvodů pro stanovení cílové kapacity na str. 23.

2. Počet pohybů letadel v roce dosažení cílové kapacity je plánováno v noční době charakteristického letového dne 40 přistání a vzletů. Vzhledem k tomu, že se jedná o statistickou (průměrnou) hodnotu, požadujeme doplnit, že maximální počet pohybů v průběhu jednoho nočního období nesmí přesáhnout 45.

3. Vybudování potřebné infrastruktury pro napojení letiště Praha na síť železnic považujeme za zásadní podmínku jakéhokoliv významnějšího zvýšení provozu letiště. A to nejen pro místní dopravu, ale i pro dálkové spojení, neboť princip intermodality, tedy výhodného

propojení letecké a především železniční dopravy je jedním z nejdůležitějších trendů v rozvoji evropské dopravy.

4. Principiální problém dokumentace i celé diskuse o rozvoji Letiště Praha-Ruzyně je absence jakékoliv ucelené koncepce rozvoje letištní infrastruktury v okolí Prahy a ve Středočeském kraji - pomineme-li zmínku o letišti Vodochody, které ostatně problém alternativy pro ty segmenty letecké dopravy, které by v budoucnu neměly být na letišti Praha - Ruzyně rozšiřovány (cargo, noční lety, funkce hub a další) vzhledem ke své poloze a blízkosti Prahy, neřeší. S odvoláním na výše uvedený požadavek stanovení limitu pro rozvoj ruzyňského letiště a s ohledem na komplikované a zdlouhavé jednání o výstavbě, či revitalizaci letištní infrastruktury považujeme nedostatek strategického a koncepčního jednání za velký problém a jeden z hlavních důvodů obtížného hledání konsensu při přípravě výstavby paralelní dráhy. Je totiž jisté, že kapacita dvou paralelních drah je daleko vyšší než je proklamovaná cílová kapacita přepravovaných pasažérů a obava z dalšího rozšiřování provozu letiště Praha - Ruzyně je u řady oponentů zásadním motivem jejich postoje.

Vypořádání:

K bodu 1 – viz vypořádání typické připomínky č. 1.

K bodu 2 – viz vypořádání typické připomínky č. 1 – stanoveno plánovat max. 40 pohybů pro jednu noc.

K bodu 3 – uvažovaný záměr je trvale koordinován s okolními dopravními stavbami..

K bodu 4 – viz vypořádání typické připomínky č. 1.

Obec Velké Přítočno

Bez připomínek.

Obec Vinařice

Žádá o dodržování limitů nad svým územím, popřípadě o realizaci protihlukových opatření v obci.

Vypořádání:

Dle zpracovaných dokumentů není žádný důvod k nedodržení příslušných hlukových limitů v tomto území.

Statutární město Kladno

Připomínka k posouzení vlivu výstavby nové dráhy na území města Kladna se týká nezbytných přesunů hmot při její výstavbě.

Bilance výkopových zemin, s nimiž bude v souvislosti s realizací záměru manipulováno, vychází jako záporná. Chybějící objem zemin činí 640 000 t. V kapitole B.III. Odpady je

navrženo využití výkopových zemin uložených v bývalém vojenském areálu v lokalitě Hájek. Objem vhodných výkopových zemin uložených v tomto prostoru však není znám a jejich čistota není prozkoumána. Další lokality, které mohou být zdrojem výkopových zemin, jsou uvedeny v příloze č. 10, ale ve vlastní Dokumentaci nejsou zmíněny. Z dokumentace proto není zcela zřejmé, jaký zdroj výkopových zemin bude možné využít a jaká trasa bude při převozu potřebných zemin zatížena těžkou nákladní dopravou. Vzhledem k tomu, že potřeba výkopových zemin bude činit 640 000 t jde o významný problém. V případě, že dojde k hledání alternativních zdrojů výkopových zemin, Statutární město Kladno požaduje, aby přepravní trasy nebyly vedeny přes jeho území a aby přeprava výkopových zemin nezpůsobila omezení provozu na rychlostních komunikacích R6 a R7.

Stejně tak není v Dokumentaci specifikováno a posouzeno odvážení „relativně malého množství nevhodného materiálu“ (příloha č. 10. str. 2), které je zmíněno v uvedené příloze. Vzhledem k tomu, že v souvislosti s realizací záměru dojde k omezení ročního počtu vzletů a přistání letadel směřovaných přes území města Kladna, nemá Statutární město Kladno další připomínky k posouzení vlivu provozu nové dráhy na životní prostředí. Z hlediska zaměstnanosti v regionu považujeme projekt za jednoznačně přínosný.

Vypořádání:

V procesu EIA není signalizována potřeba převozu výkopových zemin přes území města Kladna, v návrhu stanoviska EIA je stanoveno několik podmínek k uvedené problematice, včetně maximálního počtu nákladních automobilů (max. 14 za hodinu v době od 7 do 21 hod.). Detailní řešení přepravních tras bude upřesněno v jednotlivých stupních projektové dokumentace.

Středočeský kraj

Středočeský kraj nesouhlasí s dokumentací k záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“, neboť současná kapacita letiště není zdaleka vyčerpána, a tudíž jeho rozšíření v plně zastavěné oblasti není nezbytné. Záměr představuje nevhodnou koncentraci negativních vlivů - hluk, emise - v hustě obydleném území a z dlouhodobého pohledu se jeví jako nesmyslný.

Vypořádání:

Oznamovatel deklaruje naplnění kapacity tzv. špičkové hodiny, záměr navíc významně přispěje ke snížení počtu situací, kdy letadlo čekající na přistání musí kroužit nad územím Prahy a Středočeského kraje.

Vypořádání vyjádření dotčených orgánů státní správy k doplněné dokumentaci

ČIŽP OI Praha

Oddělení ochrany vod:

ČIŽP požaduje doplnit vliv stavby na studny S1 a S2, tzn. umístění studen vzhledem k dráze, vliv výstavby na studny, vliv při provozu, atd.

Oddělení ochrany přírody:

Dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí je zpracována s dostatečnou podrobností. Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „zákon“), nemáme připomínky. Upozorňujeme, že v dalším průběhu projektové přípravy a všech řízení vedených podle stavebního zákona je nelze zahrnovat nutno dodržet všechna ustanovení zákona. Zejména se jedná o náhrady ekologické újmy, do které náhradní výsadby nařízené rozhodnutím příslušného orgánu ochrany přírody v rámci rozhodnutí o povolení kácení dřevin.

Závěr:

ČIŽP OI Praha má k předložené dokumentaci připomínku ze strany ochrany vod a upozornění ze strany ochrany přírody. Výše uvedenou připomínku a upozornění požadujeme zohlednit při posuzování vlivu na životní prostředí.

Vypořádání:

K těmto požadavkům byly stanoveny podmínky do návrhu stanoviska:

V dalších stupních projektové přípravy záměru technicky řešit možné ovlivnění studen S1 a S2 a realizovat opatření pro vyloučení, resp. minimalizaci tohoto vlivu.

Mimo nařízené náhradní výsadby řešit další opatření pro posílení ekologické stability krajiny (vč. tvorby nových vhodných biotopů) jako náhrady ekologické újmy s ohledem na ornitologické pásmo letiště a dodržení volného perimetru letiště z důvodu bezpečnosti

Kompenzační opatření:

Řešit náhradní biotopy např. sukcesním zmlazením ve vhodných lokalitách

Krajský úřad Středočeského kraje

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon). Krajský úřad jako orgán ochrany přírody příslušný podle § 77a zákona (tj. zejména péče o některé kategorie zvláště chráněných území, regionálních územních systémů ekologické stability) má tyto připomínky:

Z dokumentace vyplývá, že záměr zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů živočichů. Zvláště chránění živočichové uvedení v příloze č. III vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. jsou dle §50 zákona chráněni ve všech svých vývojových stádiích. Chráněna jsou jimi užívaná

přirozená i umělá sídla a jejich biotop. Je zakázáno škodlivě zasahovat do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů.

Výjimku ze zákazů u zvláště chráněných druhů živočichů může dle § 56 zákona, v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad zájmem ochrany přírody, povolit příslušný orgán ochrany přírody.

Stanovisko orgánu ochrany přírody z hlediska vlivu projektu na evropsky významné lokality a ptačí oblasti je součástí stanoviska č. j. 10537/2005/OŽP-107034/05-RJ ze dne 16.8.2005, vydané dle § 45i zákona, zůstává nedotčeno.

Stanovisko orgánu ochrany přírody z hlediska vlivu projektu na evropsky významné lokality a ptačí oblasti je součástí stanoviska č. j. 10537/2005/OŽP-107034/05-RJ ze dne 16.8.2005, vydané dle § 45i zákona, zůstává nedotčeno.

Z hlediska zákona č. 59/2006 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami a chemickými přípravky ve znění pozdějších předpisů (dále zákon).

V oblasti PZH je stavba v kompetenci MHMP, který má vyjádření zpracovat.

V části D III je uveden odkaz na neplatný zákon 353/1999 Sb.

V předložené dokumentaci není uvedeno, zda se mění projektované množství umístěných chemických látek, které budou v objektech umístěny.

Předpokládáme, že bude nutno zpracovat aktualizaci bezpečnostní dokumentace.

Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů ve znění pozdějších předpisů (dále zákon). Vzhledem k tomu, že dle předložené dokumentace budou veškeré dešťové a odpadní vody ze zpevněných ploch odváděny do retenční nádrže a ČKV - JIH, splaškové vody na ČOV - JIH, je věcně a místně příslušným vodoprávním úřadem k vydání povolení k nakládání s vodami a stavebního povolení na ČKV + ČOV JIH Magistrát hl. m. Prahy.

Z hlediska ostatních složkových zákonů není Krajský úřad Středočeského kraje dotčeným orgánem nebo nemá připomínky.

Vypořádání:

Bez nutnosti dalšího vypořádání, uvedené požadavky budou řešeny v dalších stupních projektové dokumentace.

Magistrát města Kladna - Odbor životního prostředí

V dopravních prognózách pro rok 2013 (přílohy č. 6.1- 6.3) vychází velký nárůst intenzity dopravy v ulici Lipská, která již v současné době je velmi zatížená dopravou za prací obyvateli Kladenska ad. Překvapivě ani varianta s rychlodráhou nepřináší významné snížení intenzity dopravy v ulicích Lipská (rozdíl 1200 vozidel) a Evropská (rozdíl 200 vozidel).

V rozptylové studii (přílohy č. 13 a 14) jsou nevhodně navrženy barevné škály jednotlivých map, z nichž je obtížné určit pro jednotlivá místa (obce) příspěvky emisí převážně u map v

zelené a žluté barvě. Závěry rozptylové studie pro nejbližší zástavbu jsou nejednoznačné a nejasné.

Kapitola „E. Porovnání variant řešení záměru“ neobsahovala informaci o možnosti přesunu části odbavených cestujících na letiště Praha Vodochody, které po rekonstrukci by mohlo odbavovat až 3,5 mil. cestujících.

V kapitole „F. Závěr“ dokumentace na str. 315 je záměr zhodnocen příliš obecně, vliv hlukové zátěže, jako nejpálčivějšího problému celého záměru, není dokonce vyhodnocen vůbec. Zpracovatel dokumentace zde pouze upozorňuje, že limity hluku nejsou stanoveny jako limity znečištění životního prostředí a překročení hlukových limitů nelze zahrnovat do poškozování životního prostředí. Z hodnocení vlivů na hlukovou situaci je však samozřejmě dle Příl. č. 4 zákona 100/2001 Sb. běžnou součástí obsahu dokumentace posuzování vlivů na životní prostředí, respektive zhodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí. Závěrečná kapitola dokumentace by tedy zhodnocení hlukové zátěže zvláště v tomto případě obsahovat měla.

V Dokumentaci je vyhodnocen vliv záměru na stávající populace rostlin a živočichů v areálu letiště. Chybí však podrobnější posouzení řešení ozelenění nezpevněných ploch dotčených stavbou. Tyto plochy je možné využít tak, aby vznikly nové biotopy vhodné pro organismy osidlující otevřená stanoviště (složení osevní směsi, použité substráty). Problematika je zcela nedostatečně řešena pouze odkazem na budoucí projekt sadových úprav.

V rámci posouzení vlivu stavby na ekosystémy není posouzen vliv záměru na populace rostlin a živočichů osidlujících potoky do nichž budou sváděny srážkové vody z nových zpevněných ploch.

Ve výčtu druhů, které osidlují zájmové území by bylo vhodné podrobněji posoudit vliv záměru na ptáky využívající letiště a jeho okolí v zimním období. Území je hojně využíváno zimními migranty.

Toto vyjádření nenahrazuje povolení ani souhlas a není rozhodnutím podle předpisů o správním řízení, a proto se proti němu nelze odvolat. Nenahrazuje ani vyjádření k věci z hlediska ostatních dotčených orgánů.

Vypořádání:

Uváděné dopravní prognózy jsou modelovány na základě dopravy v širším regionu a nezobrazují okamžitě očekávané změny.

Jednotlivé mapové přílohy obsahují orientační zobrazení, které charakterizuje pole koncentrací v území. Konkrétní vypočítané hodnoty lze identifikovat v tabulkách koncentrací škodlivin pro jednotlivé výpočtové body. V závěru je provedeno v souladu se závaznou metodikou pro zpracování rozptylových studií porovnání vypočítaných hodnot s legislativními limity. Byly zde počítány i látky pro které není legislativní limit stanoven a to jako podklad pro posouzení zdravotních rizik (týká se především problematiky organických látek).

K problematice přesunu části cestujících na letiště Vodochody lze uvést, že se jedná o akci jiného oznamovatele, která má jiný stupeň přípravy a podléhá jinému procesu EIA. Proto nemůže být navrhována jako součást varianty uvažovaného záměru. Z obecného hlediska

Ize očekávat, že realizace letiště Vodochody může přispět k snížení vlivů letiště Praha Ruzyně v jeho nejbližším okolí v porovnání se stavem posuzovaným v dokumentaci.

S připomínkou ke stručnosti závěru lze souhlasit, nicméně Příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. obsah této kapitoly nijak blíže nespecifikuje a je v podstatě na zpracovateli, jak ji naplní. Uváděná problematika je dostatečně vyřešena v příslušných speciálních kapitolách.

K požadavku na řešení nových biotopů jsou stanoveny následující podmínky:

Mimo nařízené náhradní výsadby řešit další opatření pro posílení ekologické stability krajiny (vč. tvorby nových vhodných biotopů) jako náhrady ekologické újmy s ohledem na ornitologické pásmo letiště a dodržení volného perimetru letiště z důvodu bezpečnosti

Kompenzační opatření:

Řešit náhradní biotopy např. sukcesním zmlazením ve vhodných lokalitách

Srážkové vody z nových zpevněných ploch sváděné do toků budou muset splňovat požadavky legislativy vodního zákona, vč. plnění limitů koncentrací stanovených látek, a proto se ovlivnění vodních organizmů nepředpokládá.

Během opakovaných biologických průzkumů byla věnována dostatečná část prací právě průzkumům ptáků vč. hnízdění a zimování. Kromě běžných druhů ptáků byl ze zvláště chráněných druhů dokladován výskyt koroptve polní a tuhýka obecného. Jako jediný možný vliv byl identifikován vliv na koroptev, který je řešen příslušnou podmínkou návrhu stanoviska.

Městský úřad Beroun - odbor životního prostředí

Nemá připomínky.

Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav – odbor životního prostředí

Nemá připomínky.

Městský úřad Černošice

Vodoprávní úřad má k záměru následující připomínky:

1. Veškeré kontaminované srážkové vody musí být odváděny na ČOV.
2. Nekontaminované dešťové vody musí být v co největší míře zasakovány na pozemku investora případně odváděny přes retenci s regulovaným odtokem do Únětického potoka.
3. Dešťové vody ze střech a dešťové vody neznečištěné ropnými olejovými látkami vodoprávní úřad požaduje zasakovat na pozemku investora. Pokud bude na základě hydrogeologického posudku zjištěna nemožnost vsakování budou tyto vody odváděny přes retenci s regulovaným odtokem přímo dešťovou kanalizací do Únětického potoka.
4. Možnost vsakování a návrh vsakovacích a retenčních objektů musí být doloženy konkrétními hydrotechnickými výpočty. Vsakovací a retenční objekty musí být

projektovány na základě vyjádření odborně způsobilé osoby - hydrogeologa. Při výpočtu kapacity vsakovacích objektů bude postupováno dle příslušných ČSN (např. ČSN 75 6101, ČSN 75 6261), intenzita návrhového deště bude získána od ČHMÚ v souladu s uvedenými ČSN.

5. Srážkové vody musí být zasakovány nad hladinou podzemní vody - min. 1 m nad pásmem zvodnění, aby nedošlo k ohrožení kvality podzemních vod.
6. Množství vypouštěných dešťových a předčištěných odpadních vod do Únětického potoka musí být projednáno s vodoprávním úřadem a se správcem vodního toku.
7. Rozšíření a intenzifikace obou čistíren odpadních vod musí předcházet stavbě Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha-Ruzyně.
8. Před čistírnami musí být vybudovány retenční nádrže s dostatečným objemem pro zachycení kontaminovaných dešťových vod.
9. Záměr musí být projednán se správcem vodního toku.
10. Podlahy vnitřních ploch, u kterých se předpokládá eventuální kontaminace ropnými látkami (dílny, sklady...) musí být provedeny jako nepropustné a odolné působení ropných látek, vyspádované do nepropustné záchytné jímky.
11. V objektu musí být prostředky pro likvidaci případné havárie.
12. Stavbou by neměly být dotčeny stávající vodovodní a kanalizační sítě. Jejich křížení by mělo být odsouhlaseno jejich správci a provozovateli.
13. Povrchy ploch, dotčených prováděním stavby, musí být uvedeny do původního stavu.
14. Pro stavbu bude vypracován havarijný plán, který bude doložen stanoviskem Povodí Vltavy s.p., ČIŽP OI Praha a ZVHS Kladno a předložen ke schválení vodoprávnímu úřadu.

Orgán ochrany přírody má k předloženému záměru následující připomínky :

1. Přístupová cesta na západní straně pro zajištění přístupu na pozemky v oblasti mezi novou RWY 06R/24L a stávající RWY 06/24 - orgán ochrany přírody požaduje, aby byla zachována prostupnost krajiny po polních cestách mimo oplocený areál letiště a aby obnovované i stávající zachované polní cesty byly doplněny o výsadbu vzrostlých listnatých stromů domácího původu tam, kde toto nebude v rozporu s ochranným ornitologickým pásmem letiště. Projekt sadových úprav, případně zdůvodnění, proč jejich realizace podél polních cest není možná, budou orgánu ochrany přírody předloženy ke schválení.
2. Orgán ochrany přírody z bezpečnostních důvodů respektuje nutnost výmezem ornitologických ochranných pásem i nutnost kácení dřevin v remízích a podél cest, nicméně požaduje veškeré kácení omezit na nejmenší možnou míru. Vzhledem k tomu, že záměr v souvislosti se stavbou 06R/24L předpokládá kácení relativně rozsáhlých porostů dřevin, včetně kácení stromů a to ve správním obvodu okresu Praha - západ především ve formě remízů v polích, které slouží jako útočiště pro drobnou zvěř (zajíci, koroptve, řada pěvců) a jsou cennými přírodními prvky v jinak zcela zemědělsky využívané krajině, požaduje orgán ochrany přírody kácené dřeviny v katastru příslušných obcí nahradit výsadbou vzrostlých listnatých stromů domácího původu mimo ochranná pásma letiště na pozemcích, které k tomu obce vymezí a určí. Tento jednoznačně

negativní aspekt stavby požaduje orgán ochrany přírody vyvážit náhradními výsadbami v místech, kde výsadby stromů nebudou kolidovat s žádným bezpečnostním aspektem ani režimem letiště. Přesto, že náhradní výsadba mimo areál letiště je pouze částečnou kompenzací za skácené dřeviny, požaduje orgán ochrany přírody předložit ke schválení konkrétní projekt realizace náhradní výsadby.

3. Orgán ochrany přírody upozorňuje, že „neprovozovaná trať u Jenče“, jak je v dokumentaci označena, v provozu je. Provoz na trati je realizován od dubna do října během víkendů a jezdí zde tzv. cyklo vlaky z Prahy přes Okoř a dále v celé délce trati.
4. Společně s projektovou dokumentací navrhovaných sadových úprav, předloží investor stavby smlouvu na povýsadbovou péči o dřeviny na dobu nejméně 5 let.
5. Výsadbové velikosti stromů budou minimálně 12-14 cm obvodu kmene ve výšce 1 m nad zemí.

Vypořádání:

Uvedené podmínky jsou spíše detailními podmínkami pro územní rozhodnutí.

Veškeré kontaminované srážkové vody musí být odváděny na ČOV.

Na letišti Praha je zakázáno zasakovat nekontaminované dešťové vody z důvodu závěru hydrogeologického posudku – nevhodné podloží (spraše) a nebezpečí pro možné změny únosnosti dráhového systému.

Záměr bude muset být projednán se správcem vodního toku.

S výstavbou dráhy budou dotčeny stávající kanalizační sítě!. Jejich křížení bude muset být odsouhlaseno jejich správci a provozovateli.

Povrchy ploch, dotčených prováděním stavby, budou muset být uvedeny do původního stavu.

Podmínky návrhu stanoviska:

- ***Podmínkou zahájení výstavby nových zpevněných ploch v rámci stavby Paralelní RWY 06R/24L musí být zahájení provozu rekonstruované ČOV + ČKV JIH při respektování všech podmínek, které vyplynuly ze závěrů zjišťovacího řízení pod zn.: S-MHMP-062663/2007/OOP/VI/EIA/325-2/Žá a z podmínek rozhodnutí o umístění stavby č.j. MCP6 043897/2009.***
- ***před zahájením výstavby budou vypracovány a schváleny „Pokyny pro případ úniku látek závadných vodám pro období výstavby“; s obsahem pokynů budou prokazatelně seznámeni všichni pracovníci stavby; v případě havárie bude nezbytné postupovat podle těchto pokynů v souladu s Havarijním plánem letiště Praha/Ruzyně; tento materiál bude doložen stanovisky Povodí Vltavy s.p., ČIŽP Ol Praha a ZVHS Kladno a předložen ke schválení vodoprávnímu úřadu***

- ***V rámci další projektové přípravy záměru musí být zohledněn požadavek na zajištění dostupnosti všech pozemků vně nového areálu letiště; obnovované i stávající zachované polní cesty budou dle možností doplněny o výsadbu vzrostlých listnatých stromů domácího původu***
- ***Minimalizovaný odůvodněný rozsah kácení dřevin realizovat výhradně v období vegetačního klidu, rozsah kácení stanovit na základě konkrétního zaměření těchto prvků dřevin a přímého jednání a šetření s příslušným orgánem ochrany přírody.***
- ***Součástí další projektové přípravy bude projekt sadových úprav respektující bezpečnostní parametry pro provoz paralelní dráhy, který bude již v úvodní fázi konzultován s příslušným orgánem ochrany přírody. Výsadbové velikosti stromů budou minimálně 12-14 cm obvodu kmene ve výšce 1 m nad zemí. Společně s projektovou dokumentací sadových úprav doloží investor stavby zajištění povýsadbové péče o dřeviny na dobu nejméně 5 let.***

Městský úřad Roztoky

Rada města nemá připomínky k předložené dokumentaci o hodnocení vlivů na ŽP "Paralelní RWY 06R/24L, Letiště Praha Ruzyně".

Město Roztoky upozorňuje na nutnost vybudování systému včasného varování v případě havarijních situací (extrémní srážky, povodňová situace, úniky nebezpečných látek).

Vypořádání:

K připomínce byla stanovena následující podmínka:

V rámci aktualizace havarijních plánů zohlednit systém informování a varování.

Městský úřad Slaný

Nemá připomínky.

Magistrát hlavního města Prahy - odbor ochrany prostředí

Z hlediska ochrany ovzduší: Ing. Polanská

Předložená dokumentace hodnotí vlivy realizace paralelní vzletové a přistávací dráhy 06R/24L na mezinárodním letišti Praha - Ruzyně.

Orgán ochrany ovzduší konstatuje, že předložené hodnocení vlivu stavby na kvalitu ovzduší vykazuje následující nesprávnosti:

- 1) Pro vyhodnocení referenčního stavu imisního pozadí byly použity výsledky modelu ATEM - aktualizace 2006. Toto hodnocení není aktuální, lépe měly být použity aktuální výsledky z aktualizace 2008. Na některých místech rozptylové studie je chybně uvedeno, že se jedná o aktualizaci 2008, ve skutečnosti tomu tak není.

2) Rozptylová studie kromě toho pracuje s výsledky označovanými ATEM 2010. aniž by bylo vysvětleno, o co se vlastně jedná a k jakému účelu je těchto dat použito. Tyto podklady kroku 2010 jsou však velmi vzdálené od reality. Jedná se totiž o modelové výstupy z projektu „Dlouhodobá koncepce ochrany ovzduší na území hlavního města Prahy“, který byl pořizován v rozmezí let 2000 - 2002 a který je z hlediska následného vývoje kvality ovzduší na území města a následného vývoje modelovacího systému ATEM již dávno překonán. Na základě těchto zastaralých výsledků nelze v současnosti vyvozovat žádné závěry a zcela jistě ne pro situaci v letech 2014 resp. 2020. Orgán ochrany ovzduší shledal tyto podklady jako samoučelné a nijak s nimi dále nepracoval.

3) Zpracovatel rozptylové studie si stanovil v každé variantě vlastní výběr zdrojů, pro něž provedl příspěvkově vyhodnocení. Vypočítané příspěvky nijak nekommentuje, nedává je do relace s dalšími zjištěními a snad ponechává prezentované výsledky čtenářovu úsudku. Vzhledem k tomu, že část vybraného okruhu zdrojů je zároveň zahrnuta v imisním pozadí, přičemž z vypočítaného imisního pozadí je nelze oddělit, nelze z těchto množin údajů provést transparentní a jednoznačné vyhodnocení, které by dalo jasnou informaci, zda imisní limity budou či nebudou překračovány. Přitom to je hlavním kritériem pro vyhodnocení přijatelnosti stavby v daném prostředí a hlavním podkladem pro orgány státní správy v rozhodovacích procesech. Z tohoto pohledu má RS velmi nízkou vypovídací hodnotu.

4) Rozptylová studie je zpracována i pro látky, které nemají stanoveny imisní limity a nelze tudíž (i kdyby byla transparentnost zmiňovaná v předchozím odstavci na dostatečné úrovni) posoudit, zda znečištění je přijatelné nebo ne. Kromě toho se jedná o látky, jejichž požadová úroveň není v podkladových dokumentech vyhodnocena a znalost pouhého příspěvku z provozu letiště tedy není k ničemu. Zbytečnými propočty, které mají nepatrnou informační hodnotu, se neúměrně navyšuje rozsah rozptylové studie, rozměňuje se její informační hodnota a ztrácí přehlednost. Kvalita je zde nahrazena kvantitou, přičemž skutečně podstatné informace jsou obsaženy sporadicky. Je otázkou za jakým účelem byla zvolena tato kvantitativní cesta i přesto, že zdejší úřad již u předchozí varianty dokumentace na rozlehlost a nízkou vypovídací hodnotu předchozí RS upozorňoval.

5) Jednotlivé podvarianty se vzájemně překrývají, některé zdroje nebo jejich skupiny jsou zároveň ve více podvariantách, aniž by bylo zpracovatelem sděleno, proč byly zvoleny právě takové specifikace podvariant. Opět i tento aspekt je na úkor jasnosti a vypovídací hodnoty.

6) Vyhodnocení imisních příspěvků v grafickém zpracování nekoresponduje s hodnotami uvedenými v tabulkovém zpracování téhož (např. podvarianta 2b - NO_2 v tabulce uvedená nejvyšší hodnota ročního aritmetického průměru $2,86 \text{ Mg/m}^3$, ale v grafickém výstupu odpovídá rozsahu hodnot od $3,5 - 3,75 \text{ Mg/m}^3$).

Celkově lze považovat provedené hodnocení spíše za kompilaci jednotlivých dílčích propočtů bez jednotící myšlenky, která by byla jasně specifikována na začátku, a k níž by celé hodnocení směřovalo. Hodnocení tak v podstatě nemá jasné formulované vyznění opřené o jednotlivá konkrétní zjištění. To je u takto problematické stavby zásadním nedostatkem.

Orgán ochrany ovzduší považuje za zcela nezbytné, aby ještě před veřejným projednáním nebo nejpozději v jeho rámci byl předložen přehledný textový souhrn hodnocení vlivu stavby

na ovzduší (rozsahu do cca 20 stran, s eventuálními odkazy na nejdůležitější obrazové výstupy), ve kterém by byly koncentrovány výsledky opravdu podstatné pro hodnocení vlivů stavby na parametry kvality ovzduší. Ty jsou v předložených podkladech překryty množstvím podružných informací nebo v nich ani nejsou obsaženy.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny: Ing. Bednář

Opětovně upozorňujeme, že z dokumentace EIA není zcela zřejmé, u kterých živočichů by stavba představovala zásah do přirozeného vývoje zvláště chráněných druhů živočichů. Proto je nezbytné v dalších stupních projektové přípravy specifikovat způsob, jakým by záměr mohl škodlivě zasáhnout (rušení, usmrcování a pod.) do přirozeného vývoje uvedených druhů při dodržení navržených podmínek z dokumentace EIA pro provádění záměru.

Z hlediska ochrany vod: Ing. Soukupová

Z vodohospodářského hlediska je podmínkou zahájení provozu nových zpevněných ploch v rámci stavby paralelní vzletové o přistávací dráhy RWY 06R/24L zahájení provozu rekonstruované ČOV+ČKV JIH (3. etapa - rozšíření ČKV o novou retenční nádrž o objemu 10 600 m³ k zachycování kontaminovaných srážkových vod a výstavba tří linek biologického čištění kontaminovaných srážkových vod). Pro informaci uvádíme, že povolení ke stavbě tohoto vodního díla bylo vydáno odborem ochrany prostředí MHMP dne 28. 12. 2009 pod spisovou zn. S-MHMP 782477/2009.

Vypořádání:

- 1) *Pro vyhodnocení stavu imisního pozadí byly použity mj. výsledky modelování kvality ovzduší ATEM 2008. K upřesnění této problematiky si zpracovatel posudku vyžádal doplňující informaci od oznamovatele k podkladům použitým pro zpracování dokumentace. Tyto informace byly dodány a jsou součástí přílohy posudku (komentář k podkladovým materiálům k připomínce HI. města Praha).*
- 2) *Výsledky modelování ATEM pro rok 2010 jsou oficiálně prezentované v dostupných dokumentech hlavního města Prahy, a proto byly také použity. Také k upřesnění této problematiky si zpracovatel posudku vyžádal doplňující informaci.*
- 3) *Pro co nejpřesnější popis problematiky si zpracovatel zvolil 3 varianty s podvariantami. Vztah ke splnění nebo překročení imisního limitu je zohledněn dostatečně.*
- 4) *Látky, které nemají stanoveny imisní limity byly testovány z důvodu požadavku zpracování hodnocení zdravotních rizik.*
- 5) *Zde se zpracovatel snažil vyhnout připomínce typu, proč byl posuzován zdroj A a již ne zdroj B a naopak. Je zřejmé, že se některé zdroje musí ve variantách opakovat.*
- 6) *Zde bylo logicky použito jedné grafické škály. Grafické dvourozměrné vyjádření polí koncentrací je vždy určitou aproximací, která prokládá spojitě křivky sítí bodů výpočtu na základě některé průměrovací metody, což může vést k určitým drobným rozdílům oproti tabulkovým hodnotám.*

Zpracovatel posudku požádal oznamovatele o doplnění požadovaného podkladu, který je uveden v příloze.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny lze konstatovat, že těžiště potenciálních vlivů na biotu, které by mohly generovat případnou mortalitu v populacích epigeických druhů živočichů je v období provádění přípravy území a skrývek (vyšší významnost prací např. v době reprodukce ptáků, hnízdících na zemi apod.). Z tohoto důvodu již původní i doplněná dokumentace navrhovala podmínku ve smyslu vhodnosti období pro provádění skrývek a přípravy území. Posudek tuto podmínku v zásadě do návrhu stanoviska promítá.

Provoz na provozních a pohybových plochách letiště omezuje rozvoj přírodních populací živočichů. Letiště zajišťuje ochranu letadel před ptáky pomocí biologické ochrany letiště, která v zájmu zajištění bezpečnosti leteckého provozu živočichy plaší, loví a usmrcuje.

Stanovena podmínka:

v dalších stupních projektové přípravy specifikovat způsob, jakým by záměr mohl škodlivě zasáhnout (rušení, usmrcování a pod.) do přirozeného vývoje živočichů při dodržení podmínek stanoviska pro fázi výstavby.

Z hlediska ochrany vod

Stanovena podmínka:

podmínkou zahájení výstavby nových zpevněných ploch v rámci stavby Paralelní RWY 06R/24L musí být zahájení provozu rekonstruované ČOV + ČKV JIH při respektování všech podmínek, které vyplynuly ze závěrů zjišťovacího řízení pod zn.: S-MHMP-062663/2007/OOP/VI/EIA/325-2/Žá, z podmínek rozhodnutí o umístění stavby č.j. MCP6 043897/2009 a z povolení ke stavbě tohoto vodního díla zn. S-MHMP 782477/2009

Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy nemá z hlediska sledovaných zájmů v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury k uvedené dokumentaci vlivu záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ na životní prostředí zásadních připomínek.

Závěrem uvádíme, že Ministerstvo dopravy vítá garance předkladatele záměru týkající se opatření ke snížení hluku z provozu letiště Praha Ruzyně po výstavbě paralelní RWY 06R/24L s tím, že pro efektivní využití monitoringu hluku doporučujeme, vedle kontroly dodržování stanovených postupů pro vzlety a přistání resp. dodržování standardních příletových a odletových tratí (STAR a SID), zavést i sankční poplatky za úmyslné či neodůvodněné nedodržení stanovených trajektorií (STAR a SID). V této souvislosti upozorňujeme, že Ministerstvo dopravy je v případě dlouhodobého překračování hygienických limitů na letišti, stanovených zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, oprávněno vydat rozhodnutí o omezení provozu letadel určených podle Čl. 2 písm. d) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES ze dne 26.3.2002 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Společenství, a to až po jejich úplný zákaz provozu.

Vypořádání:

K tomuto požadavku se stanovuje následující podmínka stanoviska:

- dodržování předepsaných trajektorií letu bude kontrolováno a postupně budou zavedeny i sankční poplatky za úmyslné či neodůvodněné nedodržení stanovených trajektorií (STAR a SID)

Ministerstvo zdravotnictví

Dokumentace, kterou zpracovala firma ECO-ENVI-CONSULT (prosinec, 2009) vyhodnocuje vliv záměru včetně návrhu opatření k ochraně veřejného zdraví.

Po zhodnocení předložené dokumentace s požadavky na ochranu veřejného zdraví, Ministerstvo zdravotnictví jako dotčený správní úřad podle § 23 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. doporučuje v rámci zpracování posudku podle § 9 č. 100/2001 Sb., doplnit informace vyplývající z předložené dokumentace o následující údaje:

- 1) doplnit předložené hodnocení zdravotních rizik (varianta V1) pro variantu předpokládaného provozu a očekávané zátěže v roce 2020 na stávající počet obyvatel (výhled známý pro rok 2006), včetně obyvatel Lysolají a Sedlce na základě údajů ČSÚ,
- 2) aktualizovat hodnocení zdravotních rizik podle nejnovější metodiky, přístupů a doporučení Světové zdravotnické organizace (WHO) a poznatků o účincích leteckého hluku na zdraví. Upřesněná kritéria hodnocení přispějí ke zlepšení důvěry veřejnosti k záměru,
- 3) v rámci posudku objasnit rozsah nově navrženého ochranného hlukového pásma, které zasahuje mnohem větší území než je vytyčené limitní izofonou, včetně aktuálního stavu projednání s dotčenými obcemi v době odevzdání posudku,
- 4) v rámci zpracování posudku předložit podklady objasňující rozsah limitní izofony hluku z leteckého provozu pro noční dobu v roce 2020 oproti noční limitní izofoně pro rok 2006.

Vypořádání:

Body 1) a 2) jsou splněny v Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, uvedeném v příloze tohoto posudku.

Body 3) 4) jsou splněny v části Vyžádané doplňující podklady, které jsou přílohou tohoto posudku.

Ministerstvo životního prostředí - ředitelka odboru odpadů

1. v kapitole B.III. 3. chybí podrobnější informace o tom, jak bude nakládáno s výkopovou zemínou, která vznikne při stavební činnosti na daném záměru ve zvýšeném množství,
2. v kapitole B.III.3. je uvedeno, že převážná část stavebních a demoličních odpadů bude využita v procesu výstavby. Požadujeme doplnění informací, jakým konkrétním způsobem budou tyto materiály využity na dané stavbě. Případně pokud budou nějaké stavební a demoliční odpady přebývat, jak se s nimi bude dále nakládat.

Vypořádání:

Veškeré tyto informace budou předmětem projektové dokumentace pro jednotlivé fáze rozhodnutí a povolení dle stavebního zákona.

Ministerstvo životního prostředí - ředitel odboru ochrany ovzduší

Upozorňujeme, že data o vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (dále jen OZKO) za rok 2008 zatím nebyla oficiálně vydána ve Věstníku MŽP. Území dotčeného stavebního úřadu MČ Praha 6 bylo v minulých letech vymezeno jako OZKO z důvodu překročení imisního limitu ročních koncentrací NO₂ (v r. 2006 i v r. 2007 na 4 % území) a maximálních denních koncentrací PM₁₀ (v r. 2006 na 83 % a v r. 2007 na 42 % území), dále je také v území překračován cílový imisní limit pro roční koncentrace benzo(a)pyrenu (na 89 % v r. 2006 a na 83 % v r. 2007). Dle předběžných dat za rok 2008 byl v území MČ Prahy 6 překročen imisní limit roční koncentrace NO₂ na 2 % území a cílový imisní limit roční koncentrace benzo(a)pyrenu na 77 % území.

V dokumentaci není do emisní bilance zahrnut otěr pneumatik letadel při vzletání a především při přistávání. Otěrem pneumatik a brzdového obložení dochází k nezanedbatelné emisí primárních tuhých znečišťujících látek do ovzduší. Doporučujeme tyto emise zohlednit při kvantifikaci příspěvků znečišťujících látek do ovzduší.

S ohledem na výši příspěvků k denním koncentracím částic PM₁₀ považujeme záměr za akceptovatelný pouze v případě, že budou realizována a striktně dodržována opatření k minimalizaci prašnosti v záměrem dotčených obytných oblastech. Je nutné provést taková organizačně-technická opatření, aby byly redukovány negativní dopady zvýšené prašnosti na lidské zdraví. Jedná se především o frekventovanější čištění přilehlých komunikací, výsadba izolační zeleně, vegetační úpravy prašných ploch (revitalizace zelených ploch, zpevnění povrchů prašných komunikací) apod.

Vypořádání:

K problematice eliminace otěru pneumatik, brzdového obložení a sekundární prašnosti obecně bylo vyžádáno zpracování samostatného materiálu: „EIA pro paralelní RWY - řešení sekundární prašnosti“, který je přílohou tohoto posudku.

Ministerstvo životního prostředí - ředitel odboru ochrany vod

Nemá připomínky.

Ministerstvo životního prostředí - ředitelka odboru zvláště chráněných částí přírody

Nemá připomínky.

Povodí Vltavy

Nemá připomínky.

Zemědělská vodohospodářská správa

Oblast povodí Vltavy Pracoviště Kladno

Zemědělská vodohospodářská správa, jako organizační složka státu, se sídlem Hlinky 60, Brno 603 00, zastoupená Ing. Irenou Lepeškovou, vedoucí Pracoviště ZVHS Kladno na základě zmocnění ze dne 17.1.2006 dle § 33 odst. 2 písm. c) zák. č. 500/2004 Sb., dává k výše uvedené věci následující stanovisko:

ZVHS je v zájmovém území vlivů letiště Praha Ruzyně správcem drobných vodních toků (DVT): Jenečský (na základě určení MLVH ČSR č.j. 33011/OSS/85 ze dne 16.1.1985), Kopaninský (na základě určení MLVH ČSR č.j. 33011/OSS/85 ze dne 16.1.1985 a č.j. 32081/OSS/81 ze dne 1.7.1981) a Únětický potok (na základě určení MLVH ČSR č.j. 33238/OSS/85 ze dne 17.10.1985).

Únětický potok má stanoveno záplavové území. Zbývající DVT - Jenečský a Kopaninský potok - nemají stanovena záplavová území.

Vzhledem ke stávajícímu stavu přírodního koryta Jenečského potoka a přilehlé zástavbě k toku - nelze tento DVT využívat k odvádění vod z letiště Praha Ruzyně.

Dle předložené dokumentace (kapitola C.2.2 VODA str. 113 - povrchové vody): „Koryto Únětického potoka je téměř po celém řešeném úseku bez významnějšího poškození“. Již v roce 2008 jsme k EIA 2007 upozorňovali na skutečnost, že tento popis neodpovídá skutečnosti, neboť opakovanou přívalem srážkou nad letištěm Praha v květnu 2006 vznikla na státním vodohospodářském majetku - vodním díle - úprava koryta Únětického potoka z roku 1963 značná povodňová škoda. Její odstranění si vyžádá nemalé náklady v řádech několika desítek miliónů korun. Poškozené VD je opraveno cca z 1/3.

Po povodních roku 2009, vznikly na státním vodohospodářském majetku další škody - nánosy v korytě VT i poldru Tuchoměřice.

Popis VD - úprava koryta Únětického potoka - přes obec Tuchoměřice rovněž neodpovídá skutečnosti. Stupně ve dně s vývazy nejsou nevýznamné a dosahují výšky až 1,2 m (dokumentace uvádí pouze 0,3 m).

Pro ochranu obcí a níže položených území bude nutné realizovat další retenční nádrže v areálu GKV Sever kapacitně nepostačující.

Srážkové vody v maximální možné míře zakovat či je dále využívat jako vody užitkové.

V dokumentaci rovněž postrádáme aktuální posouzení kapacity koryta a stavu vodního díla - úprava Kopaninského potoka přes MČ Přední Kopanina. Toto VD, které není v majetku státu s příslušností hospodařit ZVHS, je místy poškozeno, dlažba narušena nebo schází, koryto s nátržemi.

Upozorňujeme na skutečnost, že v areálu letiště „JIH“ již neexistuje DVT Kopaninský potok, nýbrž kanalizace. Prameniště Kopaninského potoka bylo posunuto „ve směru toku“ až za rychlostní komunikaci 1/7.

Veškeré kontaminované vody z rozmrazování požadujeme jímat a čistit;

Veškeré vypouštěné vody z ČOV+ČKV do koryt DVT musí svými parametry odpovídat Nařízením vlády č.229/2007 Sb., kterým se mění NV č. 61/2003 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech.

Požadujeme, aby plánovaným rozšiřováním letiště Praha Ruzyně nedocházelo ke zhoršení stávajících vodohospodářských poměrů na DVT a v zájmových i níže položených územích a povodích.

Dokumentace k územnímu a stavebnímu řízení požadujeme předkládat k vyjádření na naše Pracoviště.

ZVHS průběžně předávat výsledky měření vypouštěných vod do koryt DVT v její správě.

Ing. Irena Lepešková vedoucí Pracoviště ZVHS Kladno

Vypořádání:

Uvedené informace a požadavky k územnímu a stavebnímu řízení byly předány oznamovateli jako podklad pro dokumentaci k územnímu a stavebnímu řízení. Požadavky k procesu EIA jsou respektovány v rámci návrhu záměru a podmínek návrhu stanoviska EIA.

Vypořádání vyjádření veřejnosti k původní dokumentaci**Ing. Ladislav Antony, Ing. Alena Antonová**

Připomínky k posouzení k roku 2020, stanovit dlouhodobě nepřekročitelné hlukové limity pro provoz drah a to zejména v nočních hodinách, problematice překročení zákonem stanovených limitů pro ochranu veřejného zdraví, hodnotám nemovitostí a návrhu ochranného hygienického pásma.

Vypořádání: Viz vypořádání typických připomínek.

Jan Bubela, Mgr. Larysa Avgustynovych-Bubela

Připomínky k ohrožení zdraví, snížení hodnoty obce, snížení tržní hodnoty nemovitosti.

Vypořádání: Viz vypořádání typických připomínek.

Doc. Ing. Pavel Beneš

Nesouhlas s návrhem na zřízení ochranného hlukového pásma (OHP) navrženého na letecký provoz nad celým Suchdolem a dalšími obcemi, připomínky k hlukové studii, budoucí zátěži, nočnímu hluku, hodnotě nemovitosti, katastrofám, studentům ČZU

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Ing. Ivan Foltýn, MBA

Požadavek na radikální omezení nočního provozu, navrhuji používat primárně novou dráhu RWY 06R/24L pro vzlety a starou RWY 06L/24R pro přistání a to v denní i noční době.

Vypořádání: Viz vypořádání typických připomínek. Dle všech dostupných výsledků měření má totéž letadlo na vzletu 2x – 4x větší hlukové vlivy než při přistání.

Ing. Marie Hrdinková

Připomínky k hlukové zátěži, snížení hodnoty nemovitosti, zdravotní problémy.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Ing. Ludvík Kraus

Nenávratná změna životního prostředí.

Vypořádání: Viz vypořádání typických připomínek.

Ing. Alice Martinovská

Vyhlášení OHP, příklady zahraničních letišť, plnění hlukových limitů, varianty, nemovitosti.

Vypořádání: Viz vypořádání typických připomínek.

Ing. Andrea Smejtková

Připomínky k hlukovým limitům, vlivu na přírodní rezervace, ČZU, počtům obyvatel, numerickým chybám.

Vypořádání: Chyby opraveny v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Ing. Vladimír Staňura, MBA, Jana Staňurová

Připomínky k max. kapacitě, nočnímu hluku, hlukovým limitům, vlivům na přírodní památky a časové návaznosti ostatních staveb.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Ing. Eva Winklerová

Požadavek na posouzení stavu k roku 2020, připomínky k hlukovým limitům, katastrofám a časové návaznosti ostatních staveb, posouzení motorových zkoušek.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Ing. Bc. Pavel Divíšek, M.B.A.

Připomínky k posouzení vlivů na zdraví, vlivu na chráněná území, nebylo použito zahraničních studií, zpracovatelem posouzení měli být soudní znalci, MŽP by mělo určit zpracovatele, měla by být zpracována koncepce namísto nové dráhy, problematika zemin, vliv Pražského okruhu, finanční kompenzace, vliv na EVL, posouzení fauny a flóry.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek. K akustickým studiím pro proces EIA pro Letiště Praha Ruzyně – paralelní RWY byla zpracována nezávislá expertiza „Posouzení zhodnocení hluku v hodnocení celkového ekologického dopadu (Eurocontrol, Brusel, Listopad 2008)“ na základě požadavku Prahy 6 a ministerstva dopravy. Dle zák. č. 100/2001 Sb. musí dokumentaci a posudek zpracovat autorizované osoby (pro posuzování vlivů na životní prostředí). Posouzení vlivů na zdraví musí zpracovat zase příslušně autorizované osoby. Zpracovatele posudku EIA musí stanovit MŽP. Koncepce dopravy, stejně jako územní plány obsahují uvedený záměr. Finanční kompenzace nemají žádný ekologický legislativní parametr, tím pádem nemohou být předmětem procesu EIA. dle zák. č. 100/2001 Sb.

Leonard a Eva Koneční

Chybějící studie cen nemovitostí, připomínky k hlukovým limitům

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Mgr. Karel Kuna, Ing. Arch. Drahomíra Kunová

Připomínky k OHP, posouzení k roku 2020, hlukovým limitům, cenám nemovitostí, katastrofám.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Jaroslava Perková, Jiří Perk

Připomínky k velikosti letiště.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Jiří Maštera

Připomínky k práci posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek. V rámci doplněné dokumentace bylo toto posouzení rozšířeno, v rámci posudku EIA si jeho zpracovatel vyžádal další doplnění a zároveň zadal zpracování oponentního posudku na posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví u příslušně autorizované osoby.

Mudr. Václav Mazáč, Naděžda Mazáčová

Připomínky k OHP, požadavek na posouzení k roku 2020, vliv na PP, vliv na ČZU, riziko havárií, časová provázanost s ostatními stavbami, numerické chyby.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Luděk Bartoš, Zdenka Bartošová, Michaela Bysaha, Oleksandr Bysaha, Tomáš Bartoš, Jitka Bartošová

Vliv na Přírodní park Šárka-Lysolaje,

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Ivo Čapek, DiS

Připomínky k OHP a hodnotě nemovitosti.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Josef Jůza

Připomínky k podmínkám pro realizaci záměru, k obslužné autobusové a železniční dopravě, k výčtu památek.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Jan Majer

Připomínky k přírůstku obyvatel, k OHP, k vlivu na okolní obce, kompenzacím, hodnotě nemovitostí, vstupní parametry provozu letiště, rok 2020, numerickým chybám,

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Dobroslav Růžička

Připomínky k podnikatelskému záměru.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Karel Sokol

Připomínky k hluku letadel.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Šmela Martin, DiS., Ing. Bartošková Renata (Hostivice)

Připomínky k negativním vlivům na občany.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Ladislav Tržil

Připomínky k vlivům na životní prostředí a majetky v soukromém vlastnictví.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Miroslav Zikl

Návrh na přesun záměru na Letiště Boží Dar v Milovicích.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Věra Benešová

Připomínky k vlivům hluku, vlivu na sportovní a rekreační aktivity, na nemovitosti, nebezpečí katastrof, chybí alternativní řešení.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Barbora Chuecos

Připomínky k přiblížení záměru k Hostivici.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

M. Millerová

Připomínky k vlivům na zdraví obyvatel, ale i na přírodu a na veškeré historické objekty a kulturní památky.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Vladislava Šestáková, Oldřich Šesták, Vladislava Váchová

Připomínky k vlivům hluku, vlivu na sportovní a rekreační aktivity, na nemovitosti, nebezpečí katastrof, chybí některá sídla, studenti ČZU.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

PhDr. František Cinger

Požadavek na hledání optimální varianty.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Blanka Bártová, Michal Bárta, Josef Bárta, Tomáš Bárta

Připomínky k vlivům hluku, vlivu na sportovní a rekreační aktivity, na nemovitosti, nebezpečí katastrof, chybí některá sídla, studenti ČZU, alternativní řešení.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Miroslav Loukota, Dana Loukotová, Jana Loukotová

Připomínky k obtěžování hlukem, hodnotě nemovitostí.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Ing. Václav Vik, JUDr. Andrea Viková

Připomínky ke kapitole Kapacita (rozsah) záměru.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Vypořádání vyjádření občanských sdružení k původní dokumentaci

Kamýcké sdružení pro klidné bydlení, o.s.

Požadavek na vymezení závazných koridorů pro přílety a odlety letadel, vymezit počátek a minimální výšku prvního povoleného točení po vzletu, po zprovoznění paralelní dráhy umístit na území obce Velké Přílepy stanici pro kontrolu dodržování hygienických limitů hluku vně OHP LKPR nebo letecký hluk pravidelně a s dostatečnou četností kontrolovat mobilní stanicí, zejména při východním vetru. Do doby, než bude dokončena výstavba nové RWY 06R/24L zvýšit současnou doporučenou minimální výšku prvního točení po vzletu (na 700m AGL).

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Občanské sdružení Osada Sadová

Podle tvrzení zastupitelstva není možné v ochranném hlukovém pásmu využití území k zahrádkovým účelům jako zahrádková kolonie.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek. Uvedené tvrzení nemá oporu v žádném legislativním předpisu.

Občanské sdružení Padesátník

Připomínky k emisím letadel, „Garanci Generálního ředitele“, hlukové studii, bodovým zdrojům znečištění ovzduší.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

O. s. Troja Trojou

Připomínky k hluku ze stále narůstajícího leteckého provozu.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

O. s. za kvalitní bydlení v Horoměřicích

Připomínky k přesunu 6 až 9 mil. cestujících na další letiště v ČR, rozložení letů do denní doby, problémové užívání dvou paralelních drah, dlouhodobá Výhledová studie rozvoje letiště již dnes uvažuje s výstavbou - obnovou RWY 04/22, měření hluku, záboru ZPF.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek. V rámci posuzovaného záměru bude část RWY 04/22 zrušena, část se stane pojezdovou dráhou.

Společenství vlastníků jednotek objektu Nad Vltavským údolím, Praha 6

Připomínky ke zvýšení stávající vysoké zátěže z leteckého provozu a z Pražského okruhu.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Vypořádání vyjádření institucí k původní dokumentaci

AV ČR

Připomínky k uvádění pouze předpokládaného průměrného hlukového zatížení lokality Areálu AV ČR a nikoliv špičkové hodnoty, vlivu vibrací, omezení vědeckého rozvoje areálu Lysolaje/Suchol, znehodnocení dlouhodobě měřených časových řad koncentrací a distribuce velikosti částic atmosférických aerosolů, letecká nákladní doprava může být kvalitně provozována z jiných letišť ČR.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek. Uvádění průměrného hlukového zatížení je legislativní povinnost.

Vypořádání vyjádření samostatných územně správních jednotek k původní dokumentaci

MČ Praha 3

Nemá připomínky.

MČ Praha 13

Připomínky k množství odpadů, požaduje provést kompenzační opatření na území MC Praha 13 proti překračování hlukového limitu a nárůstu návazné dopravy.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

MČ Praha - Březiněves

Připomínky k vysoké hlučnosti a její zdravotního dopadu na obyvatele MČ Praha - Březiněves.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

MČ Praha – Čakovice

Bez připomínek.

Město Buštěhrad

Nemá k dokumentaci zásadních připomínek.

Město Rudná

Požaduje předložit studii, která prokáže, že nebude překročen hygienický limit pro hluk z leteckého provozu.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Obec Brandýsek

Bez připomínek.

Obec Braškov

Požaduje dodržovat navrhovaná opatření: omezit noční provoz, do nočního provozu připustit pouze letadla o MTOW do 100 t a vyhovující hluk kateg. 1 a 2, důsledně kontrolovat dodržování předepsaných vzletových trajektorií a hlučnosti.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Obec Červený Újezd

Nesouhlasí s hlukovým ochranným pásmem.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Obec Husinec

Požaduje zařazení mezi obce, které získají nárok na zajištění ochrany proti nadměrnému hluku (např. výměna oken za plastová).

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Obec Lidice

Nemá k zamýšlené realizaci stavby připomínky. Požadavek občanů obce na dodržování a kontrolu předepsaných tratí a tím významné zmenšení rozptylu trajektorií letu je pravděpodobně nad rámec tohoto vyjádření.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek. Uvedený požadavek je respektován.

Obec Loděnice

Nemá námitek.

Obec Ořech

Souhlasí se záměrem Požadujeme aby RWY 13-31 byla používána v nezbytných krajních případech na velmi omezenou dobu, zvláště pokud s vybudováním další dráhy naroste provoz na letišti Praha - Ruzyně minimálně o 100 %. Pokud bude vybudována RWY 06R/24L ke stávající dráze RWY 06R/24 požadujeme, aby případné opravy drah byly plánovány tak, že bude prováděna současně oprava pouze na jedné z těchto drah a provoz bude přesunut na dráhu druhou a nikoliv na RWY 13-31.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Obec Pchery

Souhlasí po zařazení do „kategorie A“ a za předpokladu dodržení platné legislativy na ochranu před účinky hluku a vibrací.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Obec Třebychovice

Nemá námitek.

Obec Vinařice

Připomínky ke zvýšené hladině hluku.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Obec Zdiby

Připomínky k výraznému zhoršení životních podmínek.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Obec Stehelčeves

Nemá připomínek.

Středočeský kraj

Požaduje přepracovat dokumentaci tak, aby zahrnula i další aktivity podmiňující realizaci záměru.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace a vypořádání typických připomínek.

Vypořádání vyjádření dotčených orgánů státní správy k původní dokumentaci

Městský úřad Beroun, OŽP

K dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí nemá námitek.

Městský úřad Brandýs nad Labem - Stará Boleslav, OŽP

Bez připomínek.

Městský úřad Slaný, OŽP

Bez připomínek.

Ministerstvo dopravy

Neuplatňuje k předloženému materiálu žádných věcných připomínek ani doplňujících podnětů a souhlasí s realizací výše uvedené stavby.

Vhledem k tomu, že stavba paralelní dráhy je součástí „Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice“, který vzala vláda ČR na vědomí svým usnesením č. 145/2001, a strategický rozvoj infrastruktury, nejen hlavního města Prahy, ale i celého státu předpokládají rozvoj letiště Praha - Ruzyně touto formou, Ministerstvo dopravy souhlasí a podporuje uskutečnění tohoto projektu.

MŽP Odbor odpadů

Připomínky k rozdílu v množství násypů, požadavek na specifikaci množství a způsobu nakládání s odpady, opravu pojmů dle legislativy.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace.

MŽP Odbor ochrany ovzduší

Nemá další připomínky.

MŽP Odbor ochrany vod

Se záměrem souhlasí.

Povodí Vltavy s.p.

Požadavek na zapracování navržených opatření do projektových dokumentací pro územní a stavební řízení, koordinaci záměru s projektem „Rozšíření ČOV + ČKV JIH“.

Vypořádání: Vypořádáno v rámci doplněné dokumentace.

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Posuzovaný záměr byl v daném území procesem EIA posouzen ze všech podstatných hledisek. Z hlediska charakteru předloženého záměru je patrné, že se jedná o aktivitu navrhovanou v území určeném pro tuto stavbu. Z této skutečnosti se také odvíjí komplexní vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů záměru na životní prostředí. Z hlediska posuzovaných vlivů hodnocených v procesu EIA je patrné, že nejvýznamnější vlivy z hlediska velikosti a významnosti lze očekávat zejména v oblasti vlivů na obyvatelstvo (zejména z hlediska akustické zátěže).

Vzhledem k velkému množství připomínek k maximální kapacitě záměru, byla této kapacitě v posudku EIA věnována nadstandardní pozornost. Maximální kapacita byla stanovena mj. striktně podmínkou návrhu stanoviska EIA. Ještě větší pozornost byla věnována maximální kapacitě nočního provozu, kde byla stanovena navíc další přísnější podmínka pro jednu konkrétní noc. Tato podmínka byla stanovena nad rámec povinností stanovených legislativou. Uvedené podmínky jsou zároveň jedněmi ze základních limitů záměru.

Vlivy na obyvatelstvo z hlediska akustické a imisní situace byly vyhodnoceny příslušnými specializovanými studii jak pro etapu výstavby, tak i pro etapu provozu. Tyto studie jsou přílohou dokumentace.

K problematice vlivů na ovzduší si zpracovatel posudku vyžádal doplňující informaci k problematice koncentrací PM_{10} a sekundární prašnosti pro zajištění skutečně komplexního vyhodnocení vlivů na ovzduší (Bajer T., Šára M., Bajerová J., 2010: Rozptylová studie – frakce PM_{10} včetně sekundární prašnosti).

Z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivu na ovzduší vyplynulo, že u objektů nejbližší obytné zástavby nedojde k významnější změně imisní zátěže znamenající překračování imisních limitů, respektive která by znamenala významnější změnu z hlediska hodnocení zdravotních rizik v případě nerealizace záměru.

Na základě výsledků rozptylové studie bylo ve vztahu k vybraným lokalitám provedeno vyhodnocení zdravotních rizik, ze kterého vyplývá, že krátkodobé i dlouhodobé imisní příspěvky řešených škodlivin budou mít nízký až zanedbatelný vliv na související akutní a chronické zdravotní obtíže a nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo v oblasti nejbližší obytné zástavby s výjimkou zejména PM_{10} , kde zvýšené zdravotní riziko představuje stávající zvýšené imisní pozadí.

Za účelem oponentního posouzení vlivů hluku byly v rámci posudku EIA mj. využity závěry nezávislé expertizy „Posouzení zhodnocení hluku v hodnocení celkového ekologického dopadu“ (Eurocontrol, Brusel, Listopad 2008) zpracované na základě požadavku Prahy 6 a ministerstva dopravy. Tato expertiza mj. konstatuje: „Předpoklady a výsledky použité k sestavení map linií hluku prezentované ve zprávě EIA mohou být považovány za spolehlivé pro účely zásadních politických rozhodnutí.“

V oblasti těch nejvýznamnějších vlivů – tedy vlivů hluku na veřejné zdraví si zpracovatel posudku EIA pro zajištění maximální objektivit vyžádal doplňující informaci ve formě „Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví“ (Potužníková D., 2010) a dále byl v rámci posudku EIA zpracován oponentní posudek příslušně autorizovanou osobou „Posudek na

„Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010“, které zpracovala Ing. Dana Potužníková“ (Kubina J., 2010).

V rámci posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví byla v posudku EIA zvláštní pozornost věnována problematice ochranného hlukového pásma (OHP). Jeho návrh a vyhlášení není na vůli oznamovatele, ale v tomto případě představuje zákonnou povinnost. Na základě podrobné analýzy problematiky OHP v návaznosti na značné množství připomínek bylo uloženo podmínkami návrhu stanoviska EIA navrhnout nové OHP letiště Praha – Ruzyně v nejmenším možném rozsahu (v rozsahu limitní izofony). Navíc, aby se předešlo obavám z manipulace s institutem OHP, byl striktně omezen jeho plošný rozsah – to již nad rámec legislativních povinností. Takto jednoznačně stanovený a plošně omezený návrh OHP se stává dalším zásadním limitem uvažovaného záměru.

Při posouzení vlivů hluku se vycházelo z hlukových deskriptorů definovaných v legislativě České republiky, tj. v zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a v nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Zde uvedené hygienické požadavky jsou stanoveny v souladu s WHO (Světovou zdravotnickou organizací) tak, aby při celoživotní expozici hluku bylo chráněno zdraví běžné populace (obyvatel), přičemž je nutné mít na paměti, že dodržení hygienických požadavků neznamená pro exponovanou populaci nulové riziko, ale celospolečensky dostupné a únosné riziko. Při tom je nutné upozornit, že každá zátěž obecně představuje určitou míru rizika. Rizika odpovídající dodržení hygienických požadavků nejsou v rozporu s právním stavem České republiky, resp. zdravotní politikou WHO a EU.

Z hlediska posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví lze konstatovat, že po zhodnocení celkové situace a všech existujících, dodaných, vyžádaných i samostatně objednaných podkladů je realizace uvažovaného záměru akceptovatelná za předpokladu plnění všech podmínek pro fázi přípravy, výstavby a provozu uvedených v návrhu stanoviska EIA.

Z hlediska posouzení vlivů na vodu a vodní hospodářství je zřejmé, že již realizovanými a do doby realizace záměru plánovanými opatřeními v systému čištění odpadních vod v areálech ČKV a ČOV SEVER a JIH provoz na paralelní dráze z hlediska vzniku nových srážkových vod nebude znamenat kvantitativní respektive kvalitativní ovlivnění nejbližších vodotečí Kopaninského a Únětického potoka.

Z hlediska posouzení vlivů na přírodu je nejvýznamnějším vlivem kácení prvků dřevin rostoucích mimo les. Vynucené kácení je vyvoláno plošnými nároky a bezpečnostními požadavky na provoz uvažovaného záměru. Rozsah kácených dřevin je specifikován v posuzované dokumentaci a v návrhu stanoviska EIA je řešen řadou zmírňujících a kompenzačních podmínek.

Ke komplexnímu a aktuálnímu posouzení problematiky vlivů na oblasti Natura si zpracovatel posudku vyžádal doplňující aktuální vyjádření orgánu ochrany přírody, které je uvedeno v příloze tohoto posudku EIA. Dle tohoto vyjádření lze vlivy uvažovaného záměru na oblasti Natura vyloučit.

Z hlediska posouzení vlivů na ostatní složky životního prostředí lze záměr označit z hlediska velikosti vlivů za malý až málo významný, z hlediska významnosti vlivů za málo významný.

Přeshraniční vlivy ve spojitosti s posuzovaným záměrem nenastávají.

Po zhodnocení všech prostorových vlivů, jevů a faktorů a na základě existujících, dodaných, vyžádaných i samostatně objednaných podkladů je realizace uvažovaného záměru akceptovatelná z hlediska vlivu na životní prostředí za předpokladu plnění všech podmínek pro fázi přípravy, výstavby a provozu uvedených v návrhu stanoviska EIA.

VII. NÁVRH STANOVISKA

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1. *Název a zařazení záměru*

Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

Zařazení dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, je následující:

kategorie:	I (záměry vždy podléhající posouzení)
bod:	9.2
název:	Letiště se vzletovou a přistávací dráhou v délce 2 100 m a více

2. *Kapacita (rozsah) záměru*

Záměr řeší výstavbu nové paralelní vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24L na mezinárodním letišti Praha/Ruzyně včetně potřebných pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem.

Součástí stavby je i potřebné vybavení dráhy, zásobování energií, potřebné přeložky sítí a komunikací a řešení styku nové dráhy s plánovanými stavbami v okolí letiště. Součástí stavby je rovněž i potřebný rozvoj odbavovacích a parkovacích kapacit v areálu SEVER.

Základní technické parametry dráhy jsou uvedeny v následujícím přehledu:

- délka dráhy: stavební 3550 m, práh dráhy (THR) 24L trvale posunut o 150 m
- šířka dráhy: 45 m (s nejvyšší únosností)
60 m (základní)
75 m (vč. postranních pásů)
- pás dráhy: délka – přesah 60 m za konec dráhy (resp. dojezdové dráhy) tj. 3670 m
šířka – 300 m
- předpolí: 150 x 240 m pro oba směry (předpolí začíná u THR)
u THR 06R je součástí KBP
u THR 24L je jeho součástí dojezdová dráha
- koncová bezpečnostní plocha (KBP): délka – u THR 06R: 325 m
u THR 24L: 240 m
šířka – 300 m
- únosnost dráhy: odpovídající ACN letadel, která mohou využívat dráhu výše uvedených parametrů

Kapacita záměru

- celkový počet přepravených cestujících za rok 21,2 mil.

– celkový počet pohybů letadel za rok	274,5 tis
z toho celkový počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00) za rok	13,7 tis
– počet pohybů letadel za 6 měsíců v letním období (květen – říjen)	150 960
z toho počet pohybů ve dne za 6 měsíců v letním období	143 600
- počet pohybů v noci za 6 měsíců v letním období	7 360

Kapacita pro charakteristický letový den

– počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin)	820
z toho počet pohybů v denní době (06:00 – 22:00)	780
počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00)	40

Uvažované kapacity se v rámci procesu EIA považují za maximální a vyplývají:

- z respektování navrženého stavebního řešení paralelní dráhy včetně navrhovaných nájezdů a výjezdů na paralelní dráhu
- z respektování stávajících platných standardů a doporučení Mezinárodní organizace pro civilní letectví, vydané na základě čl. 37 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví ve znění přijatém Českou republikou a Společných leteckých předpisů (Joint Aviation Regulations - JAR) vydané Sdruženými leteckými úřady podle předpisů Evropských společenství ve znění přijatém Českou republikou
- z upravené prognózy letiště Praha/Ruzyně do roku 2020

3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj:	hl. m. Praha
	Středočeský kraj
Katastrální území:	Ruzyně
	Liboc
	Přední Kopanina
	Nebušice
	Hostivice
	Litovice

4. Obchodní firma oznamovatele

Letiště Praha, a.s.

5. IČ oznamovatele

28244532

6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Letiště Praha, a.s.

K Letišti 6/1019

160 08 Praha 6

kontaktní adresy:

Oznamovatel: Letiště Praha, a.s.
K Letišti 6/1019
160 08 Praha 6

jméno: Ing. Miroslav Dvořák
generální ředitel a předseda představenstva

telefon: 235 35 09 22, 220 11 31 13

e-mail: miroslav.dvorak@prg.aero

Projektant: NIKODEM A PARTNER , spol. s r.o.
Staropramenná 3117/17, 150 00 Praha 5
IČO : 43005098
DIČ : 005-43005098

jméno: Ing. Arch. Alois Nikodem

telefon: 257324506

fax: 257324504, 257 329 272

e-mail: firma@nikodem.cz

II. PRŮBĚH POSUZOVÁNÍ

1. Oznámení (zpracovatel, datum předložení)

Zpracovatel: RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

držitel osvědčení odborné způsobilosti ke zpracování dokumentací a posudků
dle zákona č.100/01 Sb., č. osvědčení 2719/4343/OEP/92/93, č. autorizace:
112450/ENV/10

Předloženo: 11.09. 2005

2. Dokumentace (zpracovatel, datum předložení)

Zpracovatel: RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

osvědčení odborné způsobilosti ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona č.100/01 Sb., č. osvědčení 2719/4343/OEP/92/93, č. autorizace: 112450/ENV/10

Předloženo: 12.12.2007

Vráceno k doplnění: 13. 03. 2008

Doplněná dokumentace:

Předloženo: 04. 01. 2010

3. Posudek (zpracovatel, datum předložení)

Zpracovatel: RNDr. Vladimír Ludvík

autorizace č.: 5278/850/OPV/93

osvědčení odborné způsobilosti ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona č.100/01 Sb., č. osvědčení 5278/850/OPV/93, č. autorizace: 2081/ENV/11

Předloženo: 28.04. 2011

4. Veřejné projednání (místo, datum konání)

Místo:

Datum:

5. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

Oznámení na uvažovaný záměr bylo příslušnému správnímu úřadu předloženo 01.09.2005.

Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 02.12.2005 vydáním Závěru zjišťovacího řízení, a to s následujícím závěrem:

Záměr „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ naplňuje dikci bodu 9.2, kategorie I, přílohy č. 1 k citovanému zákonu. Proto bylo dle § 7 citovaného zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda může předložené oznámení s náležitostmi dle přílohy č. 4 k zákonu nahradit dokumentaci, případně upřesnění informací, které je vhodné uvést do dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

Na základě provedeného zjišťovacího řízení dospěl příslušný úřad k závěru, že dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí dle přílohy č. 4 k citovanému zákonu je nutné zpracovat především s důrazem na následující oblasti:

- problematika hlukového zatížení
- problematika imisního zatížení
- problematika ochrany vod
- dále je třeba v dokumentaci zohlednit a vypořádat všechny relevantní požadavky na doplnění, připomínky a podmínky, které jsou uvedeny v došlých vyjádřeních.

Předložená dokumentace byla vrácena k doplnění 13. 03. 2008, doplněná dokumentace byla předložena 04. 01. 2010.

Zpracovatel posudku byl stanoven dne: 31. 10. 2005

Poslední vyjádření zpracovatel dokumentace obdržel: 19. 04.2011

Vyhotovený posudek byl předložen dne: 27. 04. 2011

Závěry zpracovatele posudku :

Zpracovatel posudku po vyhodnocení dokumentace, obdržených vyjádření a dalších podkladů doporučuje příslušnému úřadu vydat souhlasné stanovisko pro realizaci záměru za respektování podmínek uvedených v tomto stanovisku.

Závěry veřejného projednání:

Bude provedeno po veřejném projednání.

6. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta

Vyjádření veřejnosti

Ing. Libor Hanus

Ing. Petr Bezděk, CSc.

Ing. Lenka Bošková

Ing. Petr Hlávka

Ing. Marie Hrdinková

Ing. Ondřej Imlauf, Lucie Ballová

Ing. Jiří Jaroměřský, Ing. Raid Namura, Hana Namurová

Ing. Zdeněk Jermář, Ing. Václav Houžvi, Zdenka Loucká, Ludmila Pánková, Iveta Jašůrková, Pavla Kadeřávková, Lucie Vondráčková, Ing. Zdeněk Štěl

Ing. Daniel Kopic

Ing. Martin Řeháček

Ing. Věra Štěpánková

Pavel Verner

JUDr. Zdeněk Obšnajdr, MUDr. Miroslava Obšnajdrová, , Ing. Irena Kučerová, Ing. David Kučera, Dr. Jiří Rathouský, Ing. Zora Rathouská, Ing. Jiří Rathouský, Bc. Adéla Rathouská, Mgr. Danuše Rathouská, Bc. David Rathouský

Leonard a Eva Koneční

Mgr. Hana Bartoníčková

Miroslav Hodek

Aleš Chamrád

Miloš Junek

Josef Jůza

Jiří Maštera

Jiří Navrátil

Dobroslav Růžička

Ladislav Tržil

Jiří Vackář

Václav Vik, Andrea Viková

Petra Barochová

Hana Fremerová

Eva Pecková

Kateřina Svobodová

Jana Vackářová

M. A. Marcela Vichrová

PhDr. Helene Berlet

PhDr. Vojtěch Brettl

Veřejnost – vzor č. 1

Veřejnost – vzor č. 2

Veřejnost – vzor č. 3

Jiří Veselka, Stanislava Veselková, Jonáš Veselka, Mojmír Veselka

Veřejnost + 8 podpisů

HPS ESTATES S.R.O.

Ing. Ladislav Antony, Ing. Alena Antonová

Jan Bubela, Mgr. Larysa Avgustynovych-Bubela

Doc. Ing. Pavel Beneš

Ing. Ivan Foltýn, MBA

Ing. Marie Hrdinková

Ing. Ludvík Kraus

Ing. Alice Martinovská

Ing. Andrea Smejtková

Ing. Vladimír Staňura, MBA, Jana Staňurová

Ing. Eva Winklerová

Ing. Bc. Pavel Divíšek, M.B.A.

Leonard a Eva Koneční

Mgr. Karel Kuna, Ing. Arch. Drahomíra Kunová

Jaroslava Perková, Jiří Perk

Jiří Maštera

Mudr. Václav Mazáč, Naděžda Mazáčová

Luděk Bartoš, Zdenka Bartošová, Michaela Bysaha, Oleksandr Bysaha, Tomáš Bartoš, Jitka Bartošová

Ivo Čapek, DiS

Josef Jůza

Jan Majer

Dobroslav Růžička

Karel Sokol

Šmela Martin, DiS., Ing. Bartošková Renata (Hostivice)

Ladislav Tržil

Miroslav Zikl

Věra Benešová

Barbora Chuecos

M. Millerová

Vladislava Šestáková, Oldřich Šesták, Vladislava Váchová

PhDr. František Cinger

Blanka Bártová, Michal Bárta, Josef Bárta, Tomáš Bárta

Miroslav Loukota, Dana Loukotová, Jana Loukotová

Ing. Václav Vik, JUDr. Andrea Viková

Vyjádření občanských sdružení

Kamýcké sdružení pro klidné bydlení, o.s.

O. s. Lichoceves – Noutonice

O. s. Dejmalka

O. s. Meluzína

O. s. Nad Drahaňským údolím

Ing. Josef Kůrka, Ing. Eva Kůrková

- O. s. Občané proti hluku a emisím
- O. s. Zdravé Lysolaje
- O. s. Ochrana životního prostředí v Praze 6 - Sedlci s ohledem na dopravní stavby
- O. s. Osada Sadová
- O. s. Padesátník
- O. s. přátel Hendlova dvora
- O. s. Pro přijatelné řešení silničního okruhu na severozápadě Prahy
- O. s. pro Ďáblice
- O. s. Suchdol sobě
- O. s. VIA AGNA
- O. s. Za kvalitní bydlení v Horoměřicích
- O. s. Za naši přírodu
- O. s. Zdravé Lysolaje
- O. s. Troja Trojou
- O. s. za kvalitní bydlení v Horoměřicích
- Společenství pro dům Holubí
- Společenství vlastníků jednotek objektu Nad Vltavským údolím

Vyjádření institucí

AV ČR

Vyjádření samostatných územně správních jednotek

- Hlavní město Praha
- Městská část Praha 4
- Městská část Praha 5
- Městská část Praha 6
- Městská část Praha 7
- Městská část Praha 8
- Městská část Praha 12
- Městská část Praha 13
- Městská část Praha 17
- Městská část Praha-Dolní Chabry
- Městská část Praha - Lysolaje
- Městská část Praha - Nebušice

Městská část Praha - Přední Kopanina
Městská část Praha - Řeporyje
Městská část Praha – Suchdol
Městská část Praha - Zličín
Město Buštěhrad
Město Hostivice
Město Klecany
Město Unhošť
Obec Braškov
Obec Dobrovíz
Obec Dolany
Obec Drahelčice
Obec Horní Bezděkov
Obec Hovorčovice
Obec Hřebeč
Obec Chrástřany
Obec Chrustenice
Obec Jeneč
Obec Kněževes
Obec Koleč
Obec Loděnice
Obec Malé Kyšice
Obec Pavlov
Obec Svárov
Obec Tursko
Obec Úholičky
Obec Úhonic
Obec Únětice
Obec Velké Přítočno
Obec Vinařice
Statutární město Kladno
Středočeský kraj
MČ Praha 3
MČ Praha - Březiněves
MČ Praha – Čakovice
Město Rudná
Obec Brandýsek

Obec Červený Újezd

Obec Husinec

Obec Lidice

Obec Loděnice

Obec Ořech

Obec Pchery

Obec Třebychovice

Obec Zdiby

Obec Stehelčevy

Vyjádření dotčených orgánů státní správy

ČIŽP OI Praha

Krajský úřad Středočeského kraje

Magistrát města Kladna - Odbor životního prostředí

Městský úřad Beroun - odbor životního prostředí

Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav – odbor životního prostředí

Městský úřad Černošice

Městský úřad Roztoky

Městský úřad Slaný

Magistrát hlavního města Prahy - odbor ochrany prostředí

Ministerstvo dopravy

Ministerstvo zdravotnictví

Ministerstvo životního prostředí - ředitelka odboru odpadů

Ministerstvo životního prostředí - ředitel odboru ochrany ovzduší

Ministerstvo životního prostředí - ředitel odboru ochrany vod

Ministerstvo životního prostředí - ředitelka odboru zvláště chráněných částí přírody

Povodí Vltavy

Zemědělská vodohospodářská správa

III. HODNOCENÍ ZÁMĚRU

1. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti

Posuzovaný záměr byl v daném území procesem EIA posouzen ze všech podstatných hledisek. Z hlediska charakteru předloženého záměru je patrné, že se jedná o aktivitu navrhovanou v území určeném pro tuto stavbu. Z této skutečnosti se také odvíjí komplexní vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů záměru na životní prostředí. Z hlediska posuzovaných vlivů hodnocených v procesu EIA je patrné, že nejvýznamnější vlivy

z hlediska velikosti a významnosti lze očekávat zejména v oblasti vlivů na obyvatelstvo (zejména z hlediska akustické zátěže).

Vzhledem k velkému množství připomínek k maximální kapacitě záměru, byla této kapacitě v posudku EIA věnována nadstandardní pozornost. Maximální kapacita byla stanovena mj. striktně podmínkou návrhu stanoviska EIA. Ještě větší pozornost byla věnována maximální kapacitě nočního provozu, kde byla stanovena navíc další přísnější podmínka pro jednu konkrétní noc. Tato podmínka byla stanovena nad rámec povinností stanovených legislativou. Uvedené podmínky jsou zároveň jedněmi ze základních limitů záměru.

Vlivy na obyvatelstvo z hlediska akustické a imisní situace byly vyhodnoceny příslušnými specializovanými studii jak pro etapu výstavby, tak i pro etapu provozu. Tyto studie jsou přílohou dokumentace.

K problematice vlivů na ovzduší si zpracovatel posudku vyžádal doplňující informaci k problematice koncentrací PM_{10} a sekundární prašnosti pro zajištění skutečně komplexního vyhodnocení vlivů na ovzduší (Bajer T., Šára M., Bajerová J., 2010: Rozptylová studie – frakce PM_{10} včetně sekundární prašnosti).

Z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivu na ovzduší vyplynulo, že u objektů nejbližší obytné zástavby nedojde k významnější změně imisní zátěže znamenající překračování imisních limitů, respektive která by znamenala významnější změnu z hlediska hodnocení zdravotních rizik v případě nerealizace záměru.

Na základě výsledků rozptylové studie bylo ve vztahu k vybraným lokalitám provedeno vyhodnocení zdravotních rizik, ze kterého vyplývá, že krátkodobé i dlouhodobé imisní příspěvky řešených škodlivin budou mít nízký až zanedbatelný vliv na související akutní a chronické zdravotní obtíže a nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo v oblasti nejbližší obytné zástavby s výjimkou zejména PM_{10} , kde zvýšené zdravotní riziko představuje stávající zvýšené imisní pozadí.

Za účelem oponentního posouzení vlivů hluku byly v rámci posudku EIA mj. využity závěry nezávislé expertizy „Posouzení zhodnocení hluku v hodnocení celkového ekologického dopadu“ (Eurocontrol, Brusel, Listopad 2008) zpracované na základě požadavku Prahy 6 a ministerstva dopravy. Tato expertiza mj. konstatuje: „Předpoklady a výsledky použité k sestavení map linií hluku prezentované ve zprávě EIA mohou být považovány za spolehlivé pro účely zásadních politických rozhodnutí.“

V oblasti těch nejvýznamnějších vlivů – tedy vlivů hluku na veřejné zdraví si zpracovatel posudku EIA pro zajištění maximální objektivity vyžádal doplňující informaci ve formě „Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví“ (Potužníková D., 2010) a dále byl v rámci posudku EIA zpracován oponentní posudek příslušně autorizovanou osobou „Posudek na „Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplnění z dubna 2010“, které zpracovala Ing. Dana Potužníková“ (Kubina J., 2010).

V rámci posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví byla v posudku EIA zvláštní pozornost věnována problematice ochranného hlukového pásma (OHP). Jeho návrh a vyhlášení není na vůli oznamovatele, ale v tomto případě představuje zákonnou povinnost. Na základě podrobné analýzy problematiky OHP v návaznosti na značné množství připomínek bylo uloženo podmínkami návrhu stanoviska EIA navrhnout nové OHP letiště Praha – Ruzyně v nejmenším možném rozsahu (v rozsahu limitní izofony). Navíc, aby se předešlo obavám

z manipulace s institutem OHP, byl striktně omezen jeho plošný rozsah – to již nad rámec legislativních povinností. Takto jednoznačně stanovený a plošně omezený návrh OHP se stává dalším zásadním limitem uvažovaného záměru.

Při posouzení vlivů hluku se vycházelo z hlukových deskriptorů definovaných v legislativě České republiky, tj. v zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a v nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Zde uvedené hygienické požadavky jsou stanoveny v souladu s WHO (Světovou zdravotnickou organizací) tak, aby při celoživotní expozici hluku bylo chráněno zdraví běžné populace (obyvatel), přičemž je nutné mít na paměti, že dodržení hygienických požadavků neznámá pro exponovanou populaci nulové riziko, ale celospolečensky dostupné a únosné riziko. Při tom je nutné upozornit, že každá zátěž obecně představuje určitou míru rizika. Rizika odpovídající dodržení hygienických požadavků nejsou v rozporu s právním stavem České republiky, resp. zdravotní politikou WHO a EU.

Z hlediska posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví lze konstatovat, že po zhodnocení celkové situace a všech existujících, dodaných, vyžádaných i samostatně objednaných podkladů je realizace uvažovaného záměru akceptovatelná za předpokladu plnění všech podmínek pro fázi přípravy, výstavby a provozu uvedených v návrhu stanoviska EIA.

Z hlediska posouzení vlivů na vodu a vodní hospodářství je zřejmé, že již realizovanými a do doby realizace záměru plánovanými opatřeními v systému čištění odpadních vod v areálech ČKV a ČOV SEVER a JIH provoz na paralelní dráze z hlediska vzniku nových srážkových vod nebude znamenat kvantitativní respektive kvalitativní ovlivnění nejbližších vodotečí Kopaninského a Únětického potoka.

Z hlediska posouzení vlivů na přírodu je nejvýznamnějším vlivem kácení prvků dřevin rostoucích mimo les. Vynucené kácení je vyvoláno plošnými nároky a bezpečnostními požadavky na provoz uvažovaného záměru. Rozsah kácených dřevin je specifikován v posuzované dokumentaci a v návrhu stanoviska EIA je řešen řadou zmírňujících a kompenzačních podmínek.

Ke komplexnímu a aktuálnímu posouzení problematiky vlivů na oblasti Natura si zpracovatel posudku vyžádal doplňující aktuální vyjádření orgánu ochrany přírody. Dle tohoto vyjádření lze vlivy uvažovaného záměru na oblasti Natura vyloučit.

Z hlediska posouzení vlivů na ostatní složky životního prostředí lze záměr označit z hlediska velikosti vlivů za malý až málo významný, z hlediska významnosti vlivů za málo významný.

Přeshraniční vlivy ve spojitosti s posuzovaným záměrem nenastávají.

Po zhodnocení všech prostorových vlivů, jevů a faktorů a na základě existujících, dodaných, vyžádaných i samostatně objednaných podkladů je realizace uvažovaného záměru akceptovatelná z hlediska vlivu na životní prostředí za předpokladu plnění všech podmínek pro fázi přípravy, výstavby a provozu uvedených v návrhu stanoviska EIA.

2. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí

Součástí uvažovaného záměru jsou následující části, které vyplývají z provozních potřeb letiště, z příslušných leteckých předpisů, českých technických norem, z umístění stavby do terénu a z koordinace s plánovanými stavbami v okolí letiště:

A. Provozní plochy:

1. vzletová a přistávací dráha RWY 06R/24L
2. pojezdové dráhy
3. odmrazovací stání
4. kompenzační stání

B. Vybavení provozních ploch

1. vizuální navigační zařízení
2. radionavigační zařízení
3. meteorologické zařízení

C. Pohybové plochy

1. rozšíření odbavovací plochy D u plánovaného odbavovacího Prstu D (OP D2)

D. Ostatní plochy

1. stání pro motorové zkoušky v severní hangárové zóně
2. manipulační plocha v hangárové zóně
3. doplnění a úpravy center řízení
4. zázemí pro odmrazovací stání

E. Energetické zabezpečení

F. Vodohospodářské řešení

1. odvodnění zpevněných ploch
2. zatrubnění stávajícího otevřeného odpadu dešťových vod před retencí u ČOV a ČKV JIH

G. Doprovodné stavby

1. obslužné komunikace pro příjezd obsluhy k novým zařízením vybavení drah
2. mostní objekty pro mimoúrovňové křížení obslužné komunikace
3. spojovací komunikace mezi severním a jižním areálem letiště
4. tunel (zakrytí) na plánované rychlostní komunikaci R/6 pro mimoúrovňové křížení s RWY 06R/24L a s pásem dráhy vč. potřebného technologického vybavení a dopravních opatření a vč. kabelové trasy pro přenos dat z monitorování tunelu na cestmistrovství Fialka

5. dvojitý tunel na spojovacích komunikacích pro mimoúrovňové křížení s pásem dráhy a KBP, vč. potřebného vybavení a přenosu dat
6. přeložky sítí v prostoru stavby
7. kolektory a kabelovody pro nové rozvody a přeložky
8. demolice ploch
9. bezpečnostní oplocení letiště v rozsahu nových záborů pro tuto stavbu
10. stěna a konstrukce zakrývající větev 104A MÚK Ruzyně + podjezd pro obslužnou komunikaci.
11. přístupová cesta na západní straně pro zajištění přístupu na pozemky v oblasti mezi novou RWY 06R/24L a stávající RWY 06/24

Vzletová a přistávací dráha RWY 06R/24L

Stanovení základních parametrů dráhy vychází z požadavků provozovatele letiště a jeho uživatelů (pilotů dopravních letadel a řídicích letového provozu) zpracovaných v dokumentu „ZADÁVACÍ DOKUMENTACE RWY 06R/24L – Provozní požadavky“ a aktuálních znění leteckých předpisů (zejména L14, Doc 8168 a Doc 4444) a je rovněž ovlivněno stávající a plánovanou zástavbou v okolí letiště.

Umístění a délka dráhy byly stanoveny v dříve zpracovaných studiích, týkajících se této stavby, a dokumentacích, zabývajících se koordinací se stavbami v okolí letiště, zejména se stavbou č. 518 Silničního okruhu kolem Prahy.

Délka dráhy byla zvolena s přihlédnutím k předpokládané skladbě typů letadel, která hlavně (tj. s vysokým procentem podílu) budou v budoucnosti využívat letiště. Rovněž bylo přihlédnuto k faktu, že nová dráha RWY 06R/24L bude převážně určena pro přistání, přičemž stávající RWY 06/24 (při zprovoznění paralelní dráhy bude přejmenována na 06L/24R) bude určena primárně pro vzlety.

Základní parametry dráhy :

- osová vzdálenost od stávající RWY 06/24: 1.525 m
- délka dráhy: stavební 3.550 m, práh dráhy (THR) RWY 24L bude trvale posunut o 150 m
- šířka dráhy: 45 m
75 m (vč. postranních pásů)
- pás dráhy: délka – 3.670 m (60 metrů před a za stavební délku RWY)
šířka – 300 m (150 metrů od osy RWY)
- předpolí: za konci obou směrů RWY
délka – 240 m
šířka – 150 m
- koncová bezpečnostní plocha (RESA): za konci obou směrů RWY

délka – 240 m

šířka – 120 m (300 m v prvních 150 m za pásem dráhy)

– únosnost dráhy: bude odpovídat ACN vytipovaných kritických letadel (A340-500, 600) tzn. PCN minimálně 75/R/B/X/T resp. 80/F/B/X/T

Umístění prahu dráhy RWY 24L je dáno situováním MÚK Ruzyně silničního okruhu, umístění prahu RWY 06R pak obytnou zástavbou města Hostivice a obcí Jeneč.

Trvalé posunutí prahu RWY 24L o 150 m je navrženo z důvodu situování trasy silničního okruhu kolem Prahy a umístění MÚK Ruzyně v prostoru před dráhou. Tato MÚK je umístěna v souladu s územním plánem hl. m. Prahy. Ponechání prahu RWY 24L na skutečném konci dráhy by si vyžádalo zakrytí hlavní trasy silničního okruhu v délce min. 180 m (v rozsahu RESA) a rovněž by došlo k výškovým problémům s vykřížením provozu na rampě č.104 MÚK s provozem RNZ a s návěstidly přibližovací soustavy.

Zkrácení dráhy na 3.400 m (týká se pouze přistání ve směru RWY 24L) by nemělo mít výrazný vliv na využitelnost dráhy a je provozně akceptovatelné.

Niveleta dráhy v podstatě kopíruje terén, kromě úseků u obou konců dráhy. U THR 06R je niveleta navržena s ohledem na konstrukci tunelu silnice I/6 (uvažuje se krytí horního povrchu stropu tunelu min. 0,90 m). Sklony dráhy jsou však v souladu s požadavky předpisu L14 (max. sklony jsou menší než povolené pro kódové číslo 4, jsou dodrženy předepsané viditelnosti překážek na dráze a viditelnost koncové příčky). Konec dráhy RWY 06L je navržen ve stoupání z důvodu, aby přibližovací překážková plocha a vzletová překážková plocha se dostala co nejvýše nad větve křižovatky na Silničním okruhu.

Vozovka dráhy se předpokládá u prahů s cementobetonovým krytem, ve střední části se živičným krytem.

Příčný sklon dráhy bude střechovitý.

Pojezdové dráhy (TWY)

Základní parametry : šířka - 25 m (v přímém úseku)
 - 44 m (vč. postranních pásů)

max. podélný sklon : 1,25 %

max. příčný sklon : 1,5 %

rozšíření v obloucích je navrženo na průjezd letadla typu B-747, B-777 a A-340-600

Celková základní šířka drah včetně postranních pásů je zatím zvolena pro letadla k.p. E, protože provoz letadel k.p. F bude, alespoň zpočátku, minimální a nárůst zpevněné plochy je velmi výrazný (16 m² na 1 m dráhy). Rozšíření je vždy možné provést dodatečně v trasách podle provozních potřeb letišť. Konstrukce vozovek se předpokládá živičná, únosnost stejná jako u RWY.

Celkově je možno konstatovat, že z hlediska přípravy, výstavby, provozu a organizace se navrhuje nejlepší dostupná technologie.

3. *Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí*

Součástí dokumentace byl návrh na preventivní a minimalizační opatření. Tato část byla zpracovatelem posudku doplněna na základě vlastních šetření a oprávněných vyjádření účastníků procesu a je součástí návrhu podmínek pro udělení souhlasného stanoviska (viz podmínky návrhu stanoviska).

Konečná opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí jsou ve formě podmínek k dalším správním řízením ve věci záměru realizace stavby uvedeny v podmínkách souhlasného stanoviska v kap. III. 6.

4. *Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí*

Uvažovaný záměr byl předložen v jedné aktivní variantě.

5. *Vypořádání vyjádření*

5.1. *Vypořádání vyjádření k dokumentaci*

V rámci posuzování uvažovaného záměru příslušný úřad obdržel k původní dokumentaci 33 různých vyjádření veřejnosti, 6 vyjádření občanských sdružení, 1 vyjádření instituce, dále obdržel 19 vyjádření dotčených územních samosprávných celků a 8 vyjádření dotčených správních úřadů. K přepracované dokumentaci pak 39 různých vyjádření veřejnosti, 24 vyjádření občanských sdružení, 44 vyjádření dotčených územních samosprávných celků a 17 vyjádření dotčených správních úřadů. Jmenovitě jsou zahrnuty výše v seznamu subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta. Veškeré připomínky jsou náležitě komentovány v části V. posudku. Všechny oprávněné požadavky vyplývající z těchto vyjádření byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem vypořádány, v případě potřeby zahrnuty do podmínek příslušného úřadu.

5.2. *Vypořádání vyjádření k posudku*

- bude zpracováno po uplynutí lhůty na vyjádření k posudku.

6. Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru, popřípadě zdůvodnění nepřijatelnosti záměru.

Na základě oznámení, dokumentace, posudku, veřejného projednání a vyjádření k nim uplatněných vydává ministerstvo životního prostředí, jako příslušný úřad podle § 21, zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, v souladu s § 10 odst. 1 cit. zákona z hlediska vlivů na životní prostředí

souhlasné stanovisko

k záměru:

„Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové přípravy a realizace stavby, zkušebního a trvalého provozu a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

Podmínky souhlasného stanoviska:

Fáze přípravy

1. nedílnou součástí další projektové přípravy budou „Garance generálního ředitele Letiště Praha a.s. a ŘLP s.p. k opatřením ke snížení hluku z provozu letiště Praha/Ruzyně po výstavbě paralelní dráhy RWY 06R/24L, zn. GŘ/LOM/5572/2009/RSM/RIZ/ZPR ze dne 5.10.2009“; uvedené garance musí být jako jedno z doporučení zapracovány do podmínek návazných správních rozhodnutí k výstavbě paralelní RWY 06R/24L
2. do kritériích výběrových řízení na technologie související s budoucím provozem budou zahrnuty požadavky na nejnovější technologie, které budou v minimální míře ovlivňovat jednotlivé složky životního prostředí
3. na základě závěrů akustické studie a studie vlivů na veřejné zdraví vstoupí oznamovatel do jednání s majiteli obytných objektů v lokalitách Na Samotě a Nad Jenečkem v k.ú. Hostivice a s majiteli objektů v lokalitě Na Padesátníku; výsledkem těchto jednání může být:
 - dohoda o provedení technických opatření na náklady oznamovatele, a to na základě prověření reálné možnosti ochrany objektů a jejich vnitřních prostor před hlukem technickými (zejména stavebními) prostředky, nebo
 - dohoda o jiném využití dotčených obytných objektů vlastníky (tzv. „rekolaudace“), s poskytnutím součinnosti oznamovatele při zajištění adekvátní náhrady bydlení, nebo
 - dohoda o odkoupení dotčených nemovitostí oznamovatelem

výběr způsobu řešení v jednotlivých případech bude závislý na konkrétních podmínkách a bude vycházet zejména z představ vlastníků objektů, neboť výsledky

hlukové studie nedávají oznamovateli možnost požadovat vyklizení objektů bez souhlasu vlastníků

4. z hlediska časového je třeba ze strany oznamovatele vytvořit takové podmínky, aby v případě dohody s vlastníky bytových objektů o zajištění odpovídající bytové náhrady, toto bylo uskutečněno do zahájení provozu na RWY 06R/24L
5. počet měřících stanic systému monitoringu hluku bude rozšířen tak, aby umožnil komplexní kontrolu hluku z provozu na všech drahách dráhového systému a z motorových zkoušek letiště Praha/Ruzyně
6. konečný rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) navrhne oznamovatel v rozsahu limitní izofony striktně v souladu s citací § 31, odst. (2) zák. č. 258/2000 Sb. Na území limitní izofony vznikne vlastníkům chráněných nemovitostí v souladu se zákonem nárok na provedení protihlukových opatření; konečný návrh OHP předloží oznamovatel k vydání stanoviska oběma kompetentním orgánům ochrany veřejného zdraví (Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, Hygienická stanice HMP) před podáním žádosti o vyhlášení nového OHP Úřadu pro civilní letectví v rámci samostatného procesu vydání opatření obecné povahy
 - součástí návrhu OHP bude zakres limitní izofony pro denní dobu a limitní izofony pro noční dobu
 - ve vydání opatření obecné povahy se doporučuje respektovat zachování zakresu limitní izofony pro denní dobu a limitní izofony pro noční dobu jako pomůcku pro územně plánovací praxi
 - optimalizovat systém provozu uvažovaného záměru tak, aby velikost plochy ohraničené limitní izofonou nebyla větší než velikost plochy ohraničené hranicí stávajícího OHP
 - v návrhu OHP budou navrženy podmínky jasně kontrolovatelné Úřadem pro civilní letectví
7. realizace protihlukových opatření pro splnění hygienických limitů uvnitř staveb u stávajících bytových domů, rodinných domů, staveb pro sociální účely a funkčně podobných staveb, stávajících staveb pro školní a předškolní výchovu a staveb pro zdravotní účely bude provedena na celém území ochranného hlukového pásma do zprovoznění paralelní dráhy 06R/24L.
8. v rámci dostavby letiště bude vybudováno nové stání pro motorové zkoušky letadel, opatřené protihlukovým vybavením, které zajistí dodržení limitů hluku z motorových zkoušek letadel v okolí LKPR, a to včetně zkoušek s vyvedením na maximální režimy
9. v rámci další přípravy záměru ve vztahu k minimalizaci rizik souvisejících s možností vizuálního přiblížení v souvislosti s bezpečnou identifikací RWY v okolním světelném prostředí zajistit používání přibližovací soustavy I. kategorie (ALS CAT I) ve všech případech snížené viditelnosti a zhoršených světelných podmínek namísto standardní jednoduché přibližovací soustavy (SALS); světelný obrazec ALS CAT I je dostatečně výjimečný a nezaměnitelný a umožňuje jednoznačnou identifikaci RWY

10. v rámci další projektové přípravy záměru musí být zohledněn požadavek na zajištění dostupnosti všech pozemků vně nového areálu letiště; obnovované i stávající zachované polní cesty budou dle možností doplněny o výsadbu vzrostlých listnatých stromů domácího původu
11. v rámci další projektové přípravy zohlednit požadavek na vybudování veřejně přístupné cesty po obvodu areálu letiště, případně v jiné vhodné poloze, která zajistí propojení města Hostivice z ulice Na Samotě na silnici Jeneč – Dobrovíz pro pěší a cyklisty; dále doplnit novou veřejně přístupnou cestu pro pěší a cyklisty, která propojí cestu z Hostivice do Ruzyně s areálem JIH nejlépe po obvodu areálu letiště; současně zůstane zachována dostupnost všech částí lokality Padesátník; v rámci navrhovaných veřejně přístupných cest primárně respektovat zajištění požadavků vyplývajících z bezpečnosti provozu letiště
12. v rámci další projektové přípravy veškeré nově budované, respektive překládané komunikace důsledně vybavit chodníky a v místech potřeby i požadované zastávkové zálivy
13. v rámci další projektové přípravy záměru koordinovat stavbu RWY 06R/24L s plánovanými dopravními stavbami: Silničním okruhem kolem Prahy - stavba č. 518, železniční rychlodráhou Praha - Kladno s odbočkou na Ruzyň a prodloužení metra do předprostoru Terminálu sever II a přeložkami plynovodů DN 300 a DN 500 vyvolaných stavbou křižovatky MÚK Ruzyně
14. v dalších stupních projektové dokumentace předložit pro navrhované stavby tunelů podrobný hydrogeologický, inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum
15. součástí další projektové přípravy bude projekt sadových úprav respektující bezpečnostní parametry pro provoz paralelní dráhy, který bude již v úvodní fázi konzultován s příslušným orgánem ochrany přírody; výsadbové velikosti stromů budou minimálně 12-14 cm obvodu kmene ve výšce 1 m nad zemí. Společně s projektovou dokumentací sadových úprav doloží investor stavby zajištění povýsadbové péče o dřeviny na dobu nejméně 5 let
16. v rámci další projektové přípravy vstoupit do jednání s MČ Praha 6 za účelem stanovení ploch kompenzační výsadby v rozsahu kácených prvků dřevin rostoucích mimo les na pozemcích, určených městskou částí Praha 6 i nad rámec kácené zeleně s cílem naplňování bodu 3.1.3. aktualizovaného Integrovaného krajského programu snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území hlavního města Prahy
17. v rámci další projektové přípravy zahájit jednání s městem Hostivice o způsobu a realizaci pásu izolační zeleně severně od železniční tratě Praha – Kladno v rozsahu vymezeném platným územním plánem města jako kompenzační opatření za kácenou zeleň
18. v rámci další projektové přípravy bude oznamovatel pokračovat v jednáních s MČ Praha 6 a dalšími dotčenými obcemi o případných kompenzačních opatření nad rámec platné legislativy v rámci programů zaměřených na prevenci a ochranu životního prostředí a na veřejně prospěšné účely a pomoc při rozvoji občanské společnosti a bude hledat další možnosti k pokrytí požadavků; cílem jednání bude

rozsah těchto kompenzačních opatření souvisejících se zvýšenou ekologickou zátěží konkretizovat

19. v dalším stupni projektové dokumentace je nutné upřesnit harmonogram stavebních prací, využití nákladní dopravy pro jednotlivé fáze a etapy; upřesnit specifikaci využívaných nákladních automobilů a stanovit využití jednotlivých dopravních tras v závislosti na stavebním postupu a na základě těchto hodnot zjistit akustickou situaci v nejbližších oblastech: Oblast 1 – Na Padesátníku (oblast východně od staveniště) a oblast 2 – Hostivice (oblast jihozápadně od staveniště), které jsou nejbližší ke staveništi
20. podmínkou zahájení výstavby nových zpevněných ploch v rámci stavby Paralelní RWY 06R/24L musí být zahájení provozu rekonstruované ČOV + ČKV JIH při respektování všech podmínek, které vyplynuly ze závěrů zjišťovacího řízení pod zn.: S-MHMP-062663/2007/OOP/VI/EIA/325-2/ŽÁ, z podmínek rozhodnutí o umístění stavby č.j. MCP6 043897/2009 a z povolení ke stavbě tohoto vodního díla zn. S-MHMP 782477/2009
21. v rámci další projektové přípravy již řešit odkanalizování prahu THR 06 pouze do letištního kanalizačního systému; variantu odvádění srážkových vod do odvodňovacího systému silnice R6 dále nesledovat
22. v následujících stupních projektové dokumentace specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a případných ostatních látek závadných vodám ze všech předpokládaných aktivit v rámci stavby uvažovaného záměru; tyto budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadovém hospodářství
23. v dalších stupních projektové dokumentace konkretizovat způsob čištění vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze staveniště
24. v dalším stupni projektové dokumentace vypracovat podrobný záborový elaborát pro odnětí zemědělské půdy podle bonit a kultur
25. v prováděcích projektech stavby budou upřesněny jednotlivé druhy odpadů z výstavby, jejich množství a předpokládaný způsob využití respektive odstranění
26. v dalších stupních projektové přípravy záměru technicky řešit možné ovlivnění studen S1 a S2 a realizovat opatření pro vyloučení, resp. minimalizaci tohoto vlivu
27. mimo nařízené náhradní výsadby řešit další opatření pro posílení ekologické stability krajiny (vč. tvorby nových vhodných biotopů) jako náhrady ekologické újmy s ohledem na ornitologické pásmo letiště a dodržení volného perimetru letiště z důvodu bezpečnosti
28. v dalších stupních projektové přípravy specifikovat způsob, jakým by záměr mohl škodlivě zasáhnout (rušení, usmrcování a pod.) do přirozeného vývoje živočichů při dodržení podmínek stanoviska pro fázi výstavby

Fáze výstavby

1. při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií)
2. před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby
3. dodavatel stavebních prací zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek, především v průběhu provádění zemních prací; zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti budou minimalizovány; vlastní zemní práce provádět po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném; v případě nepříznivých klimatických podmínek v období zemních prací bude prováděno skrápění příslušných stavebních ploch
4. maximální počet jízd staveništní dopravy bude stanoven na 14 NA/hod; stavební činnost z liniových zdrojů se předpokládá pouze v době od 7 do 21 hodin; v noční době od 22 do 6 hod se stavební činnosti z liniových zdrojů neuvažuje; řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor
5. před zahájením výstavby budou vypracovány a schváleny „Pokyny pro případ úniku látek závadných vodám pro období výstavby“; s obsahem pokynů budou prokazatelně seznámeni všichni pracovníci stavby; v případě havárie bude nezbytné postupovat podle těchto pokynů v souladu s Havarijním plánem letiště Praha/Ruzyně; tento materiál bude doložen stanovisky Povodí Vltavy s.p., ČIŽP Ol Praha a ZVHS Kladno a předložen ke schválení vodoprávnímu úřadu; v rámci aktualizace havarijních plánů zohlednit systém informování a varování
6. všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi musí být v dokonalém technickém stavu; nezbytné bude je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek
7. zařízení staveniště bude vybaveno dostatečným množstvím chemických WC
8. zajistit důkladnou skrývku orníční vrstvy a podorníčí a její uložení na mezideponii, nakládání se skrytou orníčí důsledně realizovat podle pokynů orgánů ochrany ZPF
9. v rámci stavby bude veden o výkopové zemině a případné stavební sutí deník, jehož součástí budou doklady vystavené akreditovanou laboratoří, prokazující plnění limitů stanovených vyhláškou č. 294/2005 pro stavební suť, respektive dle zákona č. 156/1998 Sb. v platném znění pro výkopové zeminy; o způsobu využití výkopové zeminy případně stavební sutí bude rozhodnuto až na základě provedených rozborů s odkazem na uvedenou legislativu včetně požadavků státních norem (ČSN) pro letecké stavby, a to i ve vztahu k využití výkopové zeminy umístěné ve vojenském areálu u Hájků
10. dodavatel stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti

odpadového hospodářství; o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich odstranění nebo využití bude vedena odpovídající evidence; součástí smlouvy s dodavatelem stavby bude požadavek vznikající odpady v etapě výstavby nejprve nabídnout k využití

11. smluvně zajistit odstranění nebo využití odpadů pouze se subjekty oprávněnými k této činnosti
12. skrývkové práce a přesuny zemin realizovat v souladu se zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
13. minimalizovaný odůvodněný rozsah kácení dřevin realizovat výhradně v období vegetačního klidu, rozsah kácení stanovit na základě konkrétního zaměření těchto prvků dřevin a přímého jednání a šetření s příslušným orgánem ochrany přírody
14. po dobu výstavby budou k zachování určené dřeviny po obvodu stavby účinně chráněny ve smyslu ČSN DIN 18 920, Sadovnictví a krajinářství - Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech (83 9061), a po dokončení stavby, před započítím prací nových sadovnických úprav budou odborně ošetřeny renomovanou zahradnickou firmou
15. důsledně zajistit rekultivaci všech pozemků, dotčených stavebními pracemi, z důvodu prevence šíření ruderalních druhů rostlin a alergenních plevelů
16. ke kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich odstranění nebo využití

Fáze provozu

1. maximální možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni je stanoven následovně:

- počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin)	820
- z toho počet pohybů v denní době (06:00 – 22:00)	780
- počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00)	40
2. letiště Praha Ruzyně bude nadále provozováno jako plně koordinované a maximální možný počet plánovaných pohybů v jedné konkrétní noční době bude 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci (22:00 – 06:00)
3. provozovatel letiště Praha Ruzyně bude nepravidelnosti, které by mohly ovlivnit reálný noční provoz (např. zpoždění letadel, rozdíl mezi blokovými a runwayovými časy apod.) minimalizovat v průběhu každého letového dne všemi prostředky, které má k dispozici
4. v rámci denního provozu bude uplatňována následující preference drah pro vzlety a přistání:
 - RWY 06L/24R bude v denní době primárně používána pro vzlety
 - RWY 06R/24L bude v denní době primárně používána pro přistání

- RWY 13/31 nebude v denní době za standardního provozu pro vzlety a přistání používána
 - vzlety a přistání z a na RWY 13/31 v denní době pouze v případech:
 - § kdy je RWY 06L/24R uzavřena pro vzlety a přistání
 - § kdy je RWY 06R/24L uzavřena pro vzlety a přistání
 - § pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu
5. pro omezení hluku z nočního provozu budou uplatňována následující opatření:
- RWY 13/31 a RWY 06R/24L budou uzavřeny pro noční provoz s výjimkou následujících případů:
 - § vzlet nebo přistání z/na RWY 06R/24L bude možné pouze v případě, že RWY 06R/24L je uzavřena pro vzlety a přistání
 - § vzlet nebo přistání z/na RWY 13/31 bude možné pouze v případě, že obě RWY 06RL/24LR jsou uzavřeny pro vzlety a přistání, nebo pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu
 - rozsah leteckého provozu v noční době bude omezen na 5% maximálního počtu pohybů v charakteristickém letovém dni
 - do nočního provozu LKPR budou připouštěna pouze letadla o MTOW do 100 t, vyhovující hlukové kategorii LKPR 1 a 2, respektive letadla o MTOW nad 100 t vyhovující hlukové kategorii LKPR 1
 - letecký provoz v noční době bude plánován tak, aby nedošlo k překročení zavedené hlukové kvóty
6. ve vztahu k standardním příletovým a odletovým tratím:
- budou stanoveny optimální standardní příletové tratě STAR a standardní odletové tratě SID pro vrtulové a proudové dopravní letouny s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou, vybavené odpovídající navigační podporou
 - všechny odlety budou prováděny po SID (standardních odletových tratích) až do průsečíku SID s hranicí vymezeného prostoru povinného dodržování SID
 - dodržování předepsaných trajektorií letu bude kontrolováno a postupně budou zavedeny i sankční poplatky za úmyslné či neodůvodněné nedodržení stanovených trajektorií (STAR a SID)
7. postupy pro vzlety a přistání budou realizovány následovně:
- způsob provedení vzletu bude upraven podle moderních poznatků o protihlukových postupech
 - postupy pro přiblížení a přistání budou stanoveny tak, aby letadla mohla sestoupit pod stanovenou výšku nad zemí až po nalétnutí do osy dráhy pro přistání
8. na letišti bude zaveden systém CDM (Collaborative Decision Making), který umožní přesněji stanovit skutečný čas odletu a tím optimalizovat okamžik spuštění motorů a minimalizovat dobu chodu motorů na zemi

9. z hlediska pozemních operací letadel bude brzdění reverzací tahu v noční době zcela zakázáno s výjimkou případů, kdy je to nutné z bezpečnostních důvodů
10. provoz pomocných energetických jednotek letadel APU bude povolen pouze na dobu nezbytně nutnou pro připojení pozemního zdroje energie
11. systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži okolí, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o dodržování stanovených postupů ke snížení hluku letadel; bude rozdělen na samostatné závěry ve vztahu k limitům hluku pro denní a noční dobu
12. systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí bude využíván k důsledné kontrole dodržování optimálních standardních příletových tratí (STAR) a standardních odletových tratí (SID) pro vrtulové a proudové dopravní letouny
13. po zahájení provozu na RWY 06R/24L bude systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí využit pro kontrolu optimálního rozdělení provozu na paralelních drahách s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou
14. bude zajištěna trvalá nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí a výsledků měření v rámci udržování akreditace zkušební laboratoře subjektu, poskytujícího službu monitoringu provozovateli letiště Praha/Ruzyně
15. součástí monitoringu složek životního prostředí souvisejících se zprovozněním paralelní RWY 06R/24L bude pravidelné periodické ověřování imisní situace zájmového území okolí letiště s využitím mobilní měřicí techniky se zahrnutím oxidu dusičitého, suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} a vybraných těkavých organických látek; rozsah a četnost monitoringu, výběr lokalit a délka periodického měření bude konzultována s orgánem ochrany ovzduší a orgánem ochrany veřejného zdraví
16. v rámci monitoringu složek životního prostředí pokračovat v monitoringu ovoce a plodin v okolí letiště v rozsahu dosud zpracovávaném VŠCHT Praha, Ústavem chemie a analýzy potravin
17. v rámci provozního řádu údržby aktualizovat harmonogram čištění příjezdové komunikace od R7 k Terminálům 1 a 2 včetně všech parkovacích ploch, spojovací komunikace mezi Terminálem 3 a Terminály 1 a 2 a vnitřních areálových komunikací letiště Praha/Ruzyně z důvodů omezování sekundární prašnosti

Podmínky pro kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí

1. na základě dohody s obcemi a MČ hl. m. Prahy nově dotčených OHP nebo nově ležících v jeho bezprostřední blízkosti rozšířit systém kompenzačních programů na projekty k ochraně ŽP a na rozvoj občanské společnosti.
2. plnění opatření pro snížení hluku periodicky vyhodnocovat a zveřejňovat
3. propagovat výchovu k ochraně životního prostředí s cílem snížení užívání automobilů a upřednostnění hromadné dopravy na letiště, na celém území LKPR upřednostňovat užívání alternativních zdrojů energie včetně ekologických pohonů vozidel užívaných na odbavovacích plochách LKPR

4. náhrady za vykácenou zeleň řešit dle požadavků orgánu ochrany přírody včetně přesného určení místa výsadby a druhového složení dřevin
5. řešit náhradní biotopy např. sukcesním zmlazením ve vhodných lokalitách
6. prověřit možnost vybudování zemního valu a pásu izolační zeleně severně od železniční tratě Praha - Kladno v rozsahu vymezeném platným územním plánem města Hostivice v rámci technických možností ochranných pásem letiště, v koordinaci se zemními pracemi a ve spolupráci s městem Hostivice; prověřit možnost odstranění skládky zemin cca 350 m severně od Hostivice