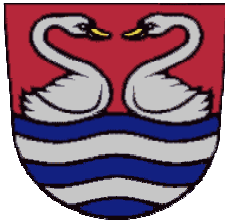


# Městská část Praha - Suchdol

Odbor realizace staveb, dopravy a životního prostředí

Suchdolské nám. 734/3, 165 00 Praha - Suchdol, tel.: 220 921 218



**Ministerstvo životního prostředí**  
odbor posuzování vlivů na životní prostředí  
a IPPC

Vršovická 65

**101 00 Praha 10 - Vršovice**

VÁŠ DOPIS ZN. / ZE DNE

NAŠE ZNAČKA

VYŘIZUJE

V PRAZE DNE

UMC P\_Such 00304/2008

Ing. Novotný

4.2.2008

## **Věc: vyjádření k dokumentaci vlivů záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ na životní prostředí**

Vyjádření Odboru realizace staveb, dopravy a životního prostředí, ÚMČ Praha - Suchdol:

### **1. Kapacita dráhového systému**

Kapacita dráhového systému – paralelní dráha se má stavět kvůli zvýšení kapacity dráhového systému.

Z předložené dokumentace však není vůbec zřejmé, jaké hodinové kapacity je možno v Ruzyni dosáhnout:

a) dalším vylepšením provozu na jediné dráze (např. dostavbou dalšího rychlého výjezdu z RWY 24 mezi pojezdovými dráhami C a D)

b) současným provozem na dvou různoběžných drahách (např. při vzletech na dráze 24 a přistání na dráze 13, jak navrhuje varianta „neprovedení záměru rok 2012“ na straně 65 dokumentace)

c) současným provozem na drahách RWY 06/24 (vzlety) a RWY 13/31 (přistání) po plánované dostavbě RWY 6/24 západním směrem na celkovou délku 4000 m a vzletu středních proudových letadel z pojezdové dráhy B

d) obnovením někdejší RWY 17/35, jejím prodloužením na celkovou délku 1800 m a využitím výhradně pro vzlety letadel s MTOW < 50 t ve směru 17, které by začínaly na křížení se současnou pojezdovou dráhou M (jako alternativa k navrhované krajní variantě zprovoznění RWY 04/22). V textu dokumentace lze nalézt k této věci naprosto protichůdná stanoviska. Např. na straně 5 přílohy 15: „*Další provozní omezení vyplývá ze skutečnosti, že RWY 06/24 a RWY 13/31 se vzájemně kříží, jsou provozně závislé a není je možné používat obě souběžně.*“ Podobně na straně 222 dokumentace: „*Kapacita dráhového systému, jehož dráhy se kříží, je prakticky stejná jako kapacita dráhy jediné. Jinak řečeno, pokud probíhá operace na jedné dráze, není možné připustit pohyb na druhé nebo třeba třetí dráze.*“ Naopak spodní tabulka na straně 65 dokumentace, stejně jako poznámka pod ní: „*Negativní důsledky by pocítovaly zvláště hustě osídlené městské části Prahy 6, 5 a 17, neboť by bylo nutné plnohodnotně využívat RWY 13/31, především ve směru RWY 13.*“ si současné využití obou dnes používaných drah z kapacitních důvodů přímo vynucují. Toto je zcela zásadní rozpor, který musí navrhovatel vysvětlit, protože rozložení provozu na dráhovém systému v různých obdobích a variantách je základní vstupní údaj do všech dalších dílčích hodnocení vlivů na životní prostředí (hluk, emise, zdraví, atd.).

Bez vyjasnění dráhové kapacity ve všech variantách snad ani nemá cenu dílčí hodnocení posuzovat. Strana 12 dole: „*Hlavním cílem dostavby dráhového systému LKPR je zvýšení dráhové kapacity, která při současné konfiguraci drah činí 45 pohybů za hodinu. Celkovou kapacitu dráhového systému do jisté míry ovlivňují i vyhlášená protihluková provozní omezení. Nedávno provedená technická opatření jako je výstavba rychlých odbočení z RWY 06/24 přinášejí jen omezené navýšení hodinové kapacity; vyhlazení provozních špiček a zvýšení rovnoměrnosti v rozložení pohybů během dne není mezi leteckými přepravci příliš populární a přináší řadu organizačních těžkostí. Dlouhodobý rozvoj letiště PRAHA RUZYNE může podpořit pouze zvýšení reálné hodinové kapacity dráhového systému, odhadem asi na 75 pohybů letadel za hodinu. Stávající konfigurace dráhového systému LKPR také významně omezuje možnost aplikací nejdůležitějších protihlukových opatření jako je omezení nočního provozu a omezení provozu na RWY 13/31, kterým je zatěžováno hlukem území Prahy s vysokou hustotou osídlení.*“

Dva příklady letišť s maximálním využitím kapacity dráhového systému: London – Gatwick (GTW): Dvě blízké paralelní dráhy, z nichž se používá vždy jen jedna, druhá je pouze záložní. V roce 2007 letiště odbavilo 35 mil.

cestujících při 258 800 pohybech letadel, deklarovaná hodinová kapacita je 50 pohybů za hodinu.

New York - LaGuardia (LGA): Dvě kolmé protínající se dráhy, z nichž na jednu se obvykle přistává a z druhé vzlétá. Letiště je z jihu obklopeno hustou obytnou zástavbou, na severu trčí do moře. V roce 2006 odbavili 26,6 mil. cestujících při neuvěřitelných 399 800 pohybech. Hodinová kapacita je podle počasí v rozmezí 69-85 pohybů za hodinu při vyrovnaném počtu startů a přistání.

Požadujeme dopracovat dokumentaci s cílem nalezení optimálního režimu s cílem maximalizovat kapacitu za podmínky maximální ochrany stávajícího zastavěného obytného území a respektování hygienických limitů.

## **2. Návrh ochranného hlukového pásma (OHP) je koncipován k roku 2020**

Tento návrh OHP (viz příloha 14 dokumentace) je zároveň připraven pro projednávání ve správním řízení.

Upozorňujeme na to, že závěrečné stanovisko podle nyní projednávaného posouzení EIA nebude použitelné pro uvedené správní řízení (nebude splněn požadavek § 10 odst. 4 zákona 100/2001 Sb.), protože posouzení vlivů je hodnoceno pro stav k roku 2012. Bez stanoviska EIA není možné vydat rozhodnutí ve správním ani jiném řízení. Upozorňujeme předem, že případný pokus použít stanovisko hodnocení stavu k roku 2012 pro řízení týkající se stavu k roku 2020 by byl pokusem o podvod a obcházení zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Požadujeme proto, aby MŽP nyní předloženou dokumentaci vrátilo k přepracování a doplnění posouzení (minimálně) k roku 2020, neboť již nyní je evidentní, že návrh pro správní řízení na vyhlášení OHP je již připraven.

## **3. Termín posouzení**

Posouzení EIA je koncipované jen k roku 2012 (to je rok, kdy nejdříve by byla paralelní RWY zprovozněna) se stanoveným objemem přepravy podle prognózy 15,4 miliónů cestujících (216 500 pohybů letadel). Některé podklady (např. zatížení silniční sítě) jsou k roku 2013. Jenže nová RWY by nefungovala jen v roce uvedení do provozu a jistě by byla snaha využít co nejvíc již existující kapacity terminálů pro odbavení cestujících (cca 24 miliónů cestujících), již existující kapacity pro odbavení nákladů a pošty (CARGO = 200 000 tun/rok) a nové uspořádání dráhového systému, které právě zásadní zvýšení provozu umožňuje. „Odůvodnění“, že budoucí zvýšení provozu po roce 2012, by podléhalo novému posouzení EIA, je nevěrohodné. Podle § 4 odst. 1 písm. b) zákona musí být posouzeny změny záměru, pokud má být významně zvýšena jeho kapacita a rozsah nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání ... pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Co znamená „významně“ zvýšena jeho kapacita? Nelze vyloučit, že v budoucnu by mohl provozovatel letiště pomoci meziročními nárůsty, které nebudou hodnoceny jako významné, postupně významně zvýšit kapacitu bez nové EIA.

Požadujeme, aby posouzení vlivů na životní prostředí bylo provedeno minimálně ke stavu v roce 2020, tedy podle prognózy pro kapacitu 21,2 miliónů cestujících resp. 275 000 pohybů letadel za rok, tedy pro stav, který je zcela reálně uvažován (přičemž může být docílen i dříve) a který právě výstavba posuzované stavby RWY umožňuje.

Požadujeme, aby byl také posouzen letecký provoz, který by zajišťoval plné využití již existujících přepravních kapacit letiště (terminály a CARGO) a to v možných variantách: doklady v poměru odpovídající poměru jako v současné době (90%), nebo při větším využití nákladních leteckých speciálů.

Požadujeme, aby při uvedených posuzovaných přepravních leteckých kapacitách byly posouzeny vždy také vlivy na životní prostředí, které by působila navazující generovaná doprava automobilová osobní a nákladní i doprava veřejná.

Požadujeme, aby byl posouzen i technicky maximálně možný letecký provoz při plánovaném uspořádání RWY: 06L/24R + 06R/24L + 13/31.

## **4. Navrhovaný počet nočních letů**

Navrhovaný počet nočních letů – v dokumentaci se doporučuje snížit počet nočních letů, ovšem dopravní prognózy, které dodalo Letiště Praha, naopak předpokládají nárůst počtu nočních letů z 45 v roce 2006 na 52 v roce 2012 (str. 64-65 dokumentace). To je naprosto nehorázné! Zatím každé evropské letiště, které výrazně expandovalo, omezilo noční lety jako kompenzaci větší frekvence letů přes den. V dokumentaci se uvádí doporučení (celoevropské), že počet nočních letů by neměl přesáhnout 5% všech letů, aby území zasažené nadlimitním hlukem v noci nebylo větší než území zasažené ve dne (malé vysvětlení: noční limit je o 10 dB nižší než denní a noc trvá 8 hodin, kdežto den 16 hodin, takže 10\*2 letadel ve dne zasáhne limitním hlukem stejnou plochu jako 1 letadlo v noci, odsud je těch 5%). V Ruzyni činil podíl nočních letů v roce 2006 celých 9%, k roku 2012 se nemá výrazně změnit a pro rok 2020 se má jen mírně snížit na 7%.

K tomu pár citátů z dokumentace:

strana 9: „Argumenty pro podporu rozvoje letišť jsou velmi silné a především podloženy rozsáhlým výzkumem. Při řešení problémů však je nutné přihlížet k tomu, že se zvyšováním počtu pohybů letadel roste i akustická energie vnesená do okolí letiště. Obecně platí, že se zvyšováním leteckého provozu je žádoucí spíše zpřísnovat protihluková opatření a pravidla. Pokud je v okolí letiště dostatek prostoru pro směřování přetrůstek akustické

*energie do vhodného území s řídkým osídlením (preferencí drah, soustředění pohybů do předepsaných trajektorií) nebo do příznivých úseků dne (omezení provozu v kritických nočních a večerních hodinách), lze vyhovět i tak protichůdným ekonomickým a ekologickým zájmům.”*

strana 184: „Pro zmírnění dopadů hlukové zátěže, vyvolané výhledovým leteckým provozem na letišti PRAHA RUZYNĚ po výstavbě paralelní RWY 06R/24L, se doporučují tato opatření:

a) *Důkladně prověřit nezbytný rozsah výhledového leteckého provozu v noční době jako kritického prvku v hlukové zátěži širšího okolí LKPR.*

b) *Před zahájením provozu na RWY 06R/24L zpracovat odbornou expertízu zaměřenou na technická, provozní a organizační opatření ke snížení hluku z leteckého provozu na LKPR, a přijatelná opatření postupně realizovat.*

c) *V zájmu obyvatel lokality Na Padesátíku, Praha 6, se doporučuje prověřit možnosti ochrany objektů a jejich vnitřních prostor před hlukem dostupnými stavebními prostředky. V krajním případě, po dohodě s obyvateli, je možná změna v užívání objektů (rekolaudace) a poskytnutí adekvátní náhrady bydlení.*

d) *Pokračovat v aktivní spolupráci s orgány z okolních obcí při řešení otázek koexistence LKPR a okolí.*

e) *Stávající ochranné hlukové pásmo letiště PRAHA RUZYNĚ nebude po realizaci RWY 06R/24L odpovídat reálnému stavu hlukové zátěže území. V souladu se stavebním zákonem musí být nejpozději k podání žádosti o územní rozhodnutí na paralelní dráhu podána žádost o vyhlášení nového ochranného hlukového pásma dráhového systému s paralelní dráhou, vycházejícího z hlukové situace v roce 2020. Doporučuje se po stabilizaci leteckého provozu v nových podmínkách zkontrolovat naplnění podmínek platnosti vyhlášeného nového ochranného hlukového pásma.”*

### **5. Počet zasažených obyvatel - vynechání studentů a zaměstnanců České zemědělské univerzity**

Oznamovatel zřejmě omylem nezahrnul do posouzení studenty a zaměstnance České zemědělské univerzity v Praze Suchdole. V dokumentaci je dokazováno, že při uskutečnění výstavby nové dráhy bude počet osob zasažených hlukem nižší, než v případě nerealizace stavby. Autoři nezahrnuli celý areál České zemědělské univerzity (cca 18 tisíc, studentů, zapsaných 1.10.2006 bylo 17 759) pro denní dobu a (cca 2200 studentů na koleji) pro noční dobu a několik set zaměstnanců. Tyto osoby je nutno považovat za stále obyvatele dané délkou studia. Jak je vidět z přílohy 13, detail mapy pro Suchdol, dokument prilohab3.pdf, je nejvíce zasažena právě oblast, kde univerzita má pokusná pole, skleníky, koleje a budovy a dle předložené studie je ta oblast zasažena nadlimitním hlukem. Především není možné ochránit před navrhovaným nadlimitní hlukovou zátěží výuku ve volném venkovním prostoru.

Požadujeme, aby byla dokumentace dopracována se zahrnutím celého areálu do vstupních dat.

Požadujeme, aby byla dokumentace dopracována do varianty, která umožní přiměřený rozvoj za podmínky nezasažení venkovního prostoru areálu ČZU nadlimitním hlukem.

### **6. Stanovení limitu provozu, který by nepůsobil nadlimitní hluk v již nyní obydlených oblastech**

Žádáme, aby pro letiště Praha Ruzyně byl v rámci posuzování vlivů na životní prostředí stanoven limit provozu, který by nepůsobil nadlimitní hluk v již nyní obydlených oblastech. To by zřejmě vedlo k přeměně tohoto letiště na letiště městského typu ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES ze dne 26. března 2002 (čl. 2, písm.b).

Žádáme, aby MŽP předložilo návrh, aby dodržení takového limitu provozu bylo garantováno vládou republiky a bylo základní podmínkou při plánované privatizaci s.p. Letiště Praha. Je samozřejmě zapotřebí, aby pro přeměnu charakteru ruzyňského letiště a k vybudování nového vhodněji situovaného mezinárodního letiště byl potřebný časový prostor – např. do roku 2020.

### **7. Posouzení působení hluku je předloženou dokumentací uvažováno a modelováno pouze schematicky plošně**

Posouzení působení hluku je předloženou dokumentací uvažováno pouze schematicky plošně, bez zohlednění konfigurace terénu, což nepostihuje reálný stav prostředí a nepodává hodnověrné informace o možných intenzitách hluku, a tedy ani o možných dopadech na životní prostředí a zejména na zdraví obyvatel. V místech výše položených a otevřených směrem k letovému koridoru je působení hluku významně větší než v polohách rovinatých nebo údolních. To platí zejména pro oblasti jako je např. Hanspaulka, Baba, Sedlec, Únětice a i další podobně situovaná místa, kde již nyní je hluk z leteckého provozu dosti citelný a obtěžující.

Požadujeme, aby posouzení bylo provedeno s využitím modelování konfigurace terénu. To je nejen technicky možné, ale jedině může zodpovědně vyhodnotit možné vlivy hluku.

Požadujeme, aby MŽP vrátilo dokumentaci k doplnění takového vyhodnocení.

### **8. Odpady - současný stav produkce odpadů**

V dokumentu je konstatováno, že odpady budou vznikat jak v etapě výstavby, tak v etapě provozu a je uveden odhad objemu výkopových vrstev půdy (cca 792 tis. m<sup>3</sup>) a objemu násypových zemin (cca 908,5 tis. m<sup>3</sup>) při

výstavbě. Není uveden současný stav produkce odpadů související s provozem letiště. Požadujeme dopracovat dokumentaci o doplnění údajů o současnou produkci odpadů související s provozem letiště.

### **9. Analýza rizik - havárie**

Analýza rizik - havárie - není od věci k riziku havárie připomenout, že se nejedná jen o nějakou hypotetickou možnost, ale že tragickou havárii letadla DC-9-32 Adria Airways během přiblížení k letišti Ruzyně vinou chybného nastavení výškoměru pilotem, při které přišlo o život 75 lidí, již Suchdol zažil v roce 1975. Pokud povede osa dráhy nad obydlenou oblastí, pravděpodobnost obětí z řad obyvatel v domech zasažených troskami letadla se logicky zvýší.

Požadujeme dopracovat dokumentaci, doplnit ji analýzou rizik havárií provozu.

### **10. Dokumentace EIA se nezabývá vlivem výduchu z tunelu Suchdol varianty „J“ SOKP**

Dokumentace EIA se nezabývá vlivem výduchu z tunelu Suchdol varianty „J“ SOKP na změnu mikroklimatických poměrů v blízkosti letiště. Zvýšená koncentrace aerosolů a dalších znečišťujících látek, kondenzačních jader, riziko vzniku mlh přímo v přistávacím koridoru a synergický vliv na emise v oblasti Suchdola. Lysolají a Horoměřice

Požadujeme dopracování dokumentace se zahrnutím výduchu z tunelu Suchdolu varianty „J“ SOKP na výše uvedené oblasti a porovnání vlivů s variantou „S“ SOKP.

### **11. Dokumentace nezahrnuje synergický vliv trasy „J“ a paralelní dráhy RWY06R/24L**

Dokumentace nezahrnuje synergický vliv trasy „J“ a paralelní dráhy RWY06R/24L

a) rozptylová studie EIA RWY06R/24L se nezabývá výduchem Suchdol z dálničního tunelu délky 2 km , 2x3 pruhu, cca 100 tisíc aut / den výduch: výška 27 m; rychlost výfuku 20 m/s; půdorys 20 m<sup>2</sup>; množství 200-300 m<sup>3</sup>/s; umístění výduchu cca 700 m na západ od zástavby Suchdola směr Horoměřice - nová zástavba

b) rozptylová studie EIA RWY06R/24L se nezabývá výduchem přivaděče Rybářka z tunelu Rybářka délka 800 m, 2x1 jízdní pruh, cca 30 tisíc aut; umístěný u jižního portálu tunelu Rybářka v těsné blízkosti zástavby v Sedlci - poblíž křižovatky ulic Suchdolská / Kamýcká

Požadujeme dopracování synergického vlivu emisí z výduchů z dálničního tunelu a tunelu Rybářka

### **12. Prognóza neomezeného rozvoje letiště je dána jako nezměnitelný fakt**

Nesouhlasíme s použitou metodou, kdy prognóza fakticky neomezeného rozvoje letiště je dána jako nezměnitelný fakt a z toho vyplývají urbanistická omezení rozvoje Prahy i omezení životních podmínek v dotčených územích. Jak by se urbanisticky rozvíjelo území, kdyby nebylo provozem letiště omezováno? Má Praha ustupovat komerčním zájmům letiště nebo naopak letiště se přizpůsobit charakteru a potřebám Prahy? Vždyť i veřejná prospěšnost letiště má svůj limit a neregulovaná intenzifikace profitu působí významné škody a stává se z hlediska veřejných zájmů nežádoucí.

Opravdu je vhodné a nezbytné, aby se pražské letiště stalo evropským překladištěm zboží?

Požadujeme dopracovat dokumentaci ve variantě tak, aby se v rámci posouzení vlivů na životní prostředí použila obrácená metoda, tj. aby příznivé životní prostředí ve stávajícím zastavěném území s převládající bytovou funkcí a v přírodních památkách na severozápadě Prahy (drahocenný zelený prstenec - příměstská rekreační zeleň) bylo staveno jako omezující faktor pro letecký provoz se zřetelem na zlepšování technických parametrů letadel (snížení specifické hlučnosti).

### **13. Tabulka počtu příletů a odletů ve srovnávacím roce 2006**

Tabulka počtu příletů a odletů ve srovnávacím roce 2006 (str.64) uvádí v některých sloupcích podivné údaje nebo součty: 37+3 není 39, 18+2 není 21, 1+2 není 20, 7+1 není 28 (Těsně vedle se nepovedl ani součet pohybů za charakteristický letový den celkem 502, z toho 456 ve dne + 45 v noci.)

Toto nesvědčí o „pečlivosti“ vypracování dokumentace, zpochybňuje to ostatní výpočty a údaje.

Stejně tak tabulka pro rok 2012 (str. 65): 27+18 není 44, 199+118 není 217, 6+1 není 6, 9+1 není 9, 18+1 není 18. Také v tabulce pro neprovedení v roce 2012 chyba : 80+2 není 2. Jaké úvahy a posouzení na tato čísla navazují? (Stejně chyby také na str. 175). Taková dokumentace nebudí důvěru ani u žáka základní školy.

Takovouto dokumentaci je nutné považovat za zmatečnou.

Požadujeme, aby všechny vstupní údaje byly dostupným způsobem verifikovány a aby bylo vždy zřejmé, kdo údaje poskytl.

Požadujeme dopracování dokumentace se řádnými verifikovanými údaji.

### **14. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky**

Dokumentace v kapitole D.I.9. str. 211 neuvažuje nemovité kulturní památky v širším zájmovém území: - např. kostel sv. Matěje na Babě není sice v území navrženého OHP, ale hluk z leteckého provozu nové RWY by zde

byl nepochybně významně pocíťován. To by jistě negativně ovlivnilo památkovou a pietní atmosféru místa (přílehlý hřbitov). Byla by také na kostel osazena trojitá plastová okna, aby letecký hluk nerušil uvnitř prostoru? Zřejmě ne, neboť by nedosahoval nadlimitní hodnoty, ale jistě by dosahoval úrovně obtěžování.

- např. zasažení hřbitova severně od Nebušic. Mrtvým zakopaným do země nebo změněným v prach může být nadlimitní hluk asi již lhostejný, ale pro pozůstalé takové prostředí jistě není v souladu s pietním charakterem místa a je zřejmě v rozporu se zákonem o pohřebnictví.

např. kaple Sv. Václava v Suchdole.

na str. 211 je uvedeno, že „vliv letiště na cenové úrovně související se stávajícími nemovitostmi postavenými před znalostí o možném rozšiřování letiště teoreticky závisí na funkci využití dotyčného pozemku a stavby.

Zatímco cenový nárust jednotek s charakterem průmyslové nebo obchodní zóny je jednoznačný, u jednotek s jiným charakterem minimálně nelze hovořit o poklesu.“

Co se týká staveb pro bydlení, je to tvrzení hrubě neodpovídající realitě. V hlukově zatížených oblastech výrazně klesá cena nemovitostí pro bydlení. Není jasné, co je myšleno pojmem „před znalostí o možném rozšiřování letiště“? O jaký rok, o jaký úřední akt by se mělo jednat? Existence letiště jako takového je jistě známa již dlouho, ale neregulovaná resp. nelimitovaná kapacita provozu (která si vynucuje realizaci paralelní RWY) narůstá tempem, který ani v současné době není přesně odhadován. Např. v roce 1999 při zahrnutí paralelní RWY do směrné části ÚP Prahy, tedy pro výhled po roce 2010, ale i při projednávání změny ÚP Prahy Z 939/05 v roce 2005, kdy se RWY přesunula do závazné části ÚP, byla uvažována kapacita provozu k roku 2010 = 10 mil. cestujících (aniž ovšem byly při projednávání a při schvalování změny Z 939/05 vůbec uvažovány hlukové zóny nebo vůbec dopady leteckého i generovaného silničního provozu do území!)

Přitom již v roce 2005 počet cestujících přesáhl 10 milionů, v roce 2006 přesáhl 11,5 mil. a pro rok 2010 je nyní uváděn odhad 14 mil. O jakou „znalost“ o rozšiřování letiště by se mělo jednat?

Stejně tak je zavádějící a neobjektivní vyjádření na straně 211:

„Samostatné spekulativní využití pozemků, nemovitostí opatřených po datu znalosti o možném rozšiřování letiště, je věcí rozvahy dotyčného investora.“

Příkladem může být rozsáhlé rozvojové území západně od Nebušic, které je regulérně schváleno v platném územním plánu Prahy. Až v současné době je odborem územního plánu MHMP zadávána urbanistické studie, která má za úkol redukovat (zcela zrušit) tuto rozvojovou plochu z důvodu očekávaného vlivu hluku provozu nové paralelní RWY. Dalším příkladem, jak nejasný je pojem „znalost o možném rozšiřování letiště“ je skutečnost, že ještě v roce 2004, 2005 (a později) při územním řízení na výstavbu areálu „Bytové domy Lysolaje“ na severozápadním okraji Lysolají stavební úřad Prahy 6 odmítl (v zájmu investora, tj. Odboru městského investora - OMI MHMP) argumentaci, že území je výhledově v ploše nadlimitního hluku. (Jedná se o území prakticky přímo pod osou paralelní dráhy, ve výrazně nadlimitní izofoně.)

Odmítáme tvrzení že „zpracovatelům dokumentace se nepodařilo nalézt vhodnou metodiku, či návod na ocenění hlukem zatížených pozemků a objektů.“ (str.211) Také upozorňujeme na to, že mapové podklady jsou zjevně zastaralé, neboť neznázorňují již nyní existující rozvojové plochy bydlení (viz např. na okraji Hostivice, Jenče a již nově zastavěné plochy např. v oblasti Suchdola).

Požadujeme vysvětlení, co je myšleno pojmem „po datu znalosti o možném rozšiřování letiště“.

Požadujeme vyhodnocení snížení hodnoty nemovitostí určených k bydlení v celé oblasti dotčené uvažovaným výhledovým leteckým provozem.

Požadujeme o vyhodnocení snížení hodnoty pozemků rozvojových ploch nyní určených pro bytovou výstavbu, a i odhad snížení hodnoty dalších pozemků (zejména v ploše navrhovaného OHP), které mají potenciál území pro bydlení a v případě nerealizace paralelní RWY by vysoce pravděpodobně byly jako plochy hodnotného příměstského bydlení využity.

Požadujeme o posouzení znehodnocení zabrané zemědělské půdy I. kategorie – ne jen z hlediska povinných odvodů za odnětí ZPF, ale z širšího hlediska jako zmaření neobnovitelného přírodního zdroje a zemědělské produkční plochy.

## 15. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech“

Kapitola D.III. „Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech“ je zpracována naprosto nedostatečně. Uvedením názvů předpisů souvisejících s bezpečností provozu, resp. pouze uvedení lokalit možných úniků ropných látek, přece nejsou environmentální rizika při možných haváriích vůbec vyhodnocena.

Požadujeme vyhodnotit pravděpodobnost a dopady možné letecké havárie při odhadovaném zvýšeném provozu.

Požadujeme vyhodnotit možnost a dopady teroristického útoku na letecký provoz.

Požadujeme vyhodnotit dopady případů bezpečnostního vypouštění paliva při nestandardních přistáních.

Speciální pozornost je třeba věnovat místu kontaktu RWY s MÚK plánovaného SO – přes navržená technická opatření pro běžný provoz, nejsou vyhodnoceny možné havarijní stavy ani zvýšení možnosti diverzních teroristických akcí resp. možných změn trasy „J“ SOKP s RWY.

Požadujeme vyhodnotit tyto rizika v porovnání obou variant SOKP („J“ a „Ss“).

## 16. Kapacita letiště

Dokumentace se různorodě vyjadřuje k předpokládané kapacitě letiště (Kapacita záměru). Není jasně stanoven termín záměru.

Požadujeme dopracování dokumentace pro maximální technicky možný počet pohybů daný plánovaným dráhovým systémem.

Požadujeme dopracování dokumentace pro maximální počet pasažérů daný kapacitou stávajících a plánovaných terminálů.

## 16. Hodnocení vlivů na krajinný ráz

Hodnocení vlivů na krajinný ráz (str. 119) a D.I.8. (str.210 a dál) se omezilo jen na posouzení vizuálního působení samotné navrhované RWY. To je naprosto nedostačující. Krajinný ráz není jen problém podoby stavby. Je to i kulturní a historická charakteristika území. Jsou to vedle hodnot přírodních i hodnoty estetické. A jak známo, i provoz je estetická kategorie. Není možné souhlasit s hodnocením, že území přírodních parků nejsou dotčena (str. 122). Nejsou dotčena samotnou stavbou dráhy, ale značně by byla dotčena provozem. Přírodní parky jsou vyhlášeny k ochraně dochovaného významně hodnotného krajinného rázu. A hluk silného leteckého provozu nejen není pro ráz přírodního parku charakteristický, ale naopak je v naprostém rozporu s ním a hrubě jej degraduje. Pro příklad: podle vyhlášky č. 8/1990 Sb. o přírodním parku Šárka – Lysolaje, čl. 4 odst. 2: „mimo souvisle zastavěné části ve volné přírodě je zakázáno: ... c) rušit klid křikem nebo jiným hlukem, zejména provozem rozhlasových přijímačů a magnetofonů ...“ Soustavný intenzivní letecký hluk z dráhy 800m vzdálené od parku by oproti tomu nevedl?

Požadujeme dopracování dokumentace, aby byla v souladu s uvedenou vyhláškou

## 18. Redukce výčtu obcí a MČ. Prahy dotčených hlukem z výhledového leteckého provozu (kategorie B)

Redukce výčtu obcí a MČ. Prahy dotčených hlukem z výhledového leteckého provozu (kategorie B) vychází z „předpokládaného využití jednotlivých RWY pro odlety a přiletý a z předpokladu, že dodržení předepsaných tratí bude kontrolováno a tím se významně zmenší rozptyly trajektorií“ (str. 46). Hodnocení EIA musí uvažovat spíše možný kritický stav, že předpokládané poměry využití a trajektorie nebudou v budoucnu ideální – tak jako ani dnes není realizován jen ideálně možný provoz a trajektorie.

Požadujeme dopracovat dokumentaci pro maximální technicky možný stav zasažených okolních obcí.

## 19. Obecná charakteristika přírodního prostředí širšího zájmového území

Obecná charakteristika přírodního prostředí širšího zájmového území (str. 108) je neúplná, když nezmiňuje přírodní komplex Šáreckého údolí vzdálený cca 800 m od osy navrhované RWY, včetně dalších částí přírodního parku Šárka – Lysolaje, jako je lesní území Hlásek severně od Nebušic (téměř pod osou RWY) nebo zvláště chráněné území PP Housle západně od Lysolaj (prakticky pod osou RWY), ale i PP Baba a PP Podbabské skály. Nezmiňuje ani přírodní území pod osou RWY na levém břehu Vltavy – PP Sedlecké skály, a na pravém břehu - PP Zámky, PP Čimické údolí, PP Bohnické údolí a PR Podhoří včetně území přírodního parku Drahaň – Troja. Nezmiňuje ani PP Hostivické rybníky cca 1 600 m jihozápadně od osy navrhované RWY. Z nedostatečného výčtu významných přírodních lokalit zřejmě vyplývá i zkreslený (nedostatečný) výčet druhů. Některé z chybějících maloplošných ZCHÚ jsou zmíněny v části C.2.7. Krajina, způsob jejího využívání, ale ani zde není výčet úplný (např. krom zmíněných PR Divoká Šárka a Housle chybí všechna další ZCHÚ v území přírodního parku Šárka - Lysolaje.

Požadujeme dopracovat dokumentaci o výčet všech zasažených území přírodních památek včetně vlivu záměru na ně a na živočišné a rostlinné druhy (zejména ty zvláště chráněné) širšího území.

## 20. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

V kapitole D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů nejsou vůbec sociálně ekonomické vlivy vyhodnoceny. V současné době je předmětné území Nebušic, Šáreckého údolí, Lysolaj, Suchdola (i další) charakteristické hodnotným bydlením rezidenčního charakteru na okraji města v kontaktu s cennými přírodními lokalitami a harmonickou neurbanizovanou příměstskou kulturní krajinou. Není vyhodnoceno, jak by posuzovaný záměr, zejména zvýšená hlučnost a další negativní dopady leteckého provozu, i omezující režim ochranného hlukového pásma ovlivnil sociální aspekty.

Území by se (zvláště pokud by zde byl realizován i SOKP ve variantě „J“) nezadržitelně proměňovalo v industriální zónu, zejména skladových areálů, podobně jak se to stalo v jiných územích podél dálnic na okraji Prahy a velkých měst. Rozvojový potenciál hodnotného bydlení a stávající i další možné rekreační hodnoty území by byly zmařeny. V dokumentaci jsou špatně vyhodnoceny počty dotčených obyvatel, což ovlivňuje i vyhodnocení zdravotních rizik, a nejsou uvažovány významné školní komplexy jako je Mezinárodní škola v Nebušicích nebo Česká zemědělská univerzita v Suchdole.

Požadujeme dopracovat dokumentaci a zahrnout do porovnávání všechny školy.

Požadujeme dopracovat dokumentaci o výše uvedené aspekty.

### **21. Posouzení vlivů přepravy materiálu při výstavbě**

Posouzení vlivů přepravy materiálu při výstavbě není vlastně vůbec provedeno. Dokumentace (str.63) se toho zbavuje konstatováním, že trasy teprve budou předmětem Plánu organizace výstavby (po výběru zhotovitele stavby) a odkazuje na doporučení EIA. Možných přepravních tras není nekonečně mnoho, měly by být stanoveny již v základním projektu a jako podmínka již před výběrem zhotovitele. Také (viz str. 74) nebyl vyhodnocen hluk z etapy výstavby s odůvodněním, že nejsou k dispozici potřebné údaje ..., není možné odhadnout směry a přepravní trasy ..., s dosud navrženými trasami nebyl ze strany obcí vysloven souhlas. Problém oddálen doporučením, aby po vypracování POV stavby byla provedena akustická studie.

Požadujeme dopracovat dokumentaci o uvedené rozbory a studie

### **22. Rok uvažovaného zprovoznění paralelní RWY 2012**

Rok uvažovaného zprovoznění paralelní RWY 2012 je nejistý. Podle podmíněnosti výstavby: „je nutné, aby výstavba (a zprovoznění) silničního okruhu předcházela výstavbě (zprovoznění) dráhy nebo alespoň výstavba MÚK Ruzyně ...“ (str. 18,19). Jenže zprovoznění SO zřejmě nebude v posuzovaném roce 2012 – viz harmonogram výstavby a nynější skluz. Není dosud také jisté, která z variant bude realizována. Varianta „Ss“ doplněná místním spojením Prahy 6 s Prahou 8 se jeví oproti variantě „J“ výrazně výhodnější z hlediska investičních nákladů, při stejné resp. lepší dopravní funkci a z dlouhodobého hlediska významně vhodnější z hlediska vlivů na životní prostředí, dotčení krajiny a přírodních území. Vláda proto přijala v září 2007 usnesení, jímž ukládá ustavení skupiny odborníků, kteří posoudí uvedené varianty. V případě, že bude k realizaci zvolena varianta „Ss“, komplikovaná mimoúrovňová křižovatka v konfliktu s východním koncem paralelní RWY odpadá a problém kontaktu RWY se silnicí R7 by byl řešen úpravou silnice R7 (např. v rámci jejího každopádně plánovaného zkapacitnění), obdobně jako u přeložky silnice R6.

Požadujeme dopracovat dokumentaci minimálně ke stavu v roce 2020.

### **23. Závěr emise D.II.1**

Nesouhlasíme se závěrem D.II.1 (str. 212), 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 PM10 a BaP, kde zvýšené zdravotní riziko představuje stávající zvýšené imisní pozadí.“

Požadujeme dopracování dokumentace s ohledem na vliv obou variant SOKP na území Suchdola.

### **23. Hluková studie**

Hluková studie je prováděna jen dvourozměrným modelem. Nepostihuje specifika členitého terénu - údolí, odrazy.

Požadujeme dokumentaci dopracovat s využitím 3D modelu hlukové studie.

### **24. Odpady v průběhu stavby**

V dokumentu je konstatováno, že odpady vznikající v průběhu stavby budou odpady stavební společnosti a problematika není dále řešena. Z uvedeného předpokládaného počtu násypových zemin (cca 908,5 tis. m<sup>3</sup>) a výkopových vrstev půdy (cca 792 tis. m<sup>3</sup>) zdánlivě vyplývá, že nevzniknou žádné stavební odpady, se kterými bude nutno nakládat mimo areál stavby. Taková úvaha by však nebyla přesná, jelikož stavební odpady vznikají budou. Z dokumentu není jasné, kam budou vyprodukované odpady během stavby odváženy a jak s nimi bude nakládáno, pouze okrajově je specifikováno, že ostatní demoliční odpady budou recyklovány a opět využity na stavbě.

Požadujeme dopracovat dokumentaci v oblasti odpadového hospodářství dle výše uvedených připomínek

### **25. Odpady z provozu**

V dokumentu není uvedeno, jak v závislosti na zvyšujícím se počtu cestujících bude řešena problematika zvýšeného množství vyprodukovaných odpadů. Není uvedeno, jak bude zabezpečeno nakládání se vzrůstajícím množstvím odpadů.

Požadujeme dopracovat dokumentaci v oblasti odpadového hospodářství dle výše uvedených připomínek

### **26. Zdravotní rizika - neprovedený záměr**

V hlukové studii Ing. Potužníkové je podrobně zhodnocena situace po vybudování paralelní dráhy, ale srovnávací varianta "neprovedení záměru" je odbyta několika nepřesnými větami o "redistribuci akustické zátěže s následnou novou expozicí několika desítek tisíc lidí".

Požadujeme dopracovat dokumentaci o podrobné zpracování všech variant využití včetně podložených a zdůvodněných závěrů

## 27. Rozložení nočního provozu na jednotlivé dráhy

Rozložení nočního provozu na jednotlivé dráhy – ve všech variantách se navrhuje noční provoz téměř výhradně na současnou dráhu 06/24, což je v rozporu s deklarovaným „rozložením provozu na více drah“. V „garanci ředitele“ se dokonce takové rozložení v noci přímo vylučuje!!!

Provoz na RWY 13/31 se v celé dokumentaci hodnotí pouze paušálními větami typu „*provozem je zatěžováno území s vysokou hustotou osídlení a desítkami tisíc obyvatel*“, vůbec se nebere v potaz, že provoz na RWY 13/31 se skládá ze čtyř komponent, které je nutno posuzovat samostatně a s ohledem na území (ne)zasazené leteckým provozem v alternativních směrech. Přistání letadel na dráhu 31 (v dokumentaci označováno ARR RWY 31) mají nepochybně silně negativní vliv na obyvatele hustě osídleného území Ruzyně, Bílé Hory a Řep, podobně i vzlety letadel z dráhy 13 (označované jako DEP RWY 13), které jsou směřovány nad stejné území – s výjimkou vzletů menších vrtulových letadel s časným točením doprava jižním směrem nad průmyslovou a obchodní oblast Zličína, které se obydleným oblastem vyhýbají.

Naprosto odlišná je ale situace při přistání letadel ze severozápadního směru (ARR RWY 13), jejíž osa se důsledně vyhýbá jakékoli obytné zástavbě až do vzdálenosti 9 km od prahu dráhy. V příloze 7 přílohy 13 (mapa izofon pro den roku 2012 bez provedení záměru) je vidět, že i tak mohutný provoz, jaký se v tomto modelu předpokládá (18 vzletů a 137 přistání za charakteristický den), by nadlimitně zasáhl pouze okraj obce Dobrovíz. Při nočním provozu by stejné ploše zasazené nadlimitním hlukem odpovídal 1 vzlet a 7 přistání, čímž by se zmenšilo území zasazené nočním hlukem v příletovém koridoru dráhy 24R (Starý Suchdol, Přední Kopanina) a v nejhůře zasazené obytné lokalitě (Horoměřice) by se úroveň hluku alespoň snížila. Dle větrné růžice letiště Ruzyně (příloha č. 10, str. 47) jsou vhodné meteorologické podmínky pro přistání na dráze 13 (bezvětří nebo jižní až jihovýchodní vítr libovolné rychlosti) zhruba třetinu roku. Jinými slovy řečeno, 4 měsíce v roce by dokonce i v Horoměřicích mohli mít klidné spání.

Přitom podle současného návrhu provozu se v obou variantách (s paralelní dráhou i bez) má pro noční provoz používat téměř exkluzivně dráha 24R, což bude naprosto zbytečně rušit ze spánku tisíce lidí. Systém pro přístrojové přistání (ILS cat. I) byl na dráhu RWY 13 instalován během roku 2007, takže kromě vzácných případů velmi nízké dohlednosti nebrání navrhovateli ve využití této dráhy vůbec nic, a to dokonce ani v období před realizací posuzovaného záměru. Strana 78 dole: „Z hlediska vývoje akustické situace lze dle výše citované studie přínos nové RWY 06R/24L spatřovat v tom, že rozšíření dráhového systému letiště PRAHA - RUZYŇE a zvýšení dráhové kapacity umožní uplatňovat v širší míře moderní opatření ke snížení hluku, především preference drah, úpravu provozu v noci, zpřísnění podmínek pro provádění letů apod. Rozložením provozu do více drah se zmenší dosah hlukových zón o vyšších hodnotách hluku od letiště. Vybudováním paralelní RWY se zcela eliminují důsledky krátkodobých mimořádných provozních situací (uzávěra hlavní RWY 06/24 v důsledku oprav a přenesení provozu na RWY 13/31), které jsou nyní hlavním předmětem stížností občanů.“

Požadujeme dopracovat dokumentaci o optimalizované varianty využití stávajícího dráhového systému.

## 28. Zdravotní rizika - provozní omezení

Věta: „*Další provozní omezení vyplývá ze skutečnosti, že RWY 06/24 a RWY 13/31 se vzájemně kříží, jsou provozně závislé a není je možné používat obě souběžně.*“ - strana 5 hlukové studie Ing. Potužníkové, je v příkrém rozporu s plánovaným rozvržením provozu v roce 2012 „*neprovedení záměru*“, kde se naopak souběžné používání obou provozně závislých drah předpokládá.

Požadujeme dopracovat dokumentaci o podrobné zpracování všech variant využití včetně podložených a zdůvodněných závěrů

## 29. Zdravotní rizika - noční provoz

Pokud chce Letiště Praha vybudovat paralelní dráhu, která hlukem výrazně zasáhne kromě jiných i území Suchdola, musí přistoupit na taková omezení, aby zátěž (hlavně hlukovou) omezili na minimum. Z hlediska rušení spánku hlukem je pro celý Suchdol podstatné, aby nebyl veškerý noční provoz směřován na dráhu 24R, která vede přímo nad nejsevernější částí Starého Suchdola a nad středem Horoměřic, ale aby ve dnech s příznivým větrem byla noční přistání směřována na dráhu 13, kde nejbližší obydlená oblast v ose dráhy (Kladno-Dubí) leží více než 9 km od prahu dráhy (Horoměřice jsou od prahu dráhy 24R ani ne 5 km, Starý Suchdol pak 7,5 km).

Požadujeme dopracovat dokumentaci o podrobné zpracování všech variant využití včetně podložených a zdůvodněných závěrů s důrazem na snížení noční zátěže v nyní zastavěném území.

## 30. Není uvažován stav, kdy stávající RWY 06L/24R bude vyřazena z provozu

V dokumentaci není uvažován stav, kdy stávající RWY 06L/24R bude vyřazena z provozu a kdy nová dráha převezme její funkci.

Požadujeme dopracovat dokumentaci o podrobné zpracování všech variant využití včetně podložených a zdůvodněných závěrů, především s variantou uzavření stávající RWY 06L/24R.



### 31. Dokumentace nezahrnuje posouzení hluku oblasti Dolního Sedlce .

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 - ocelový patrový most přes Vltavu, přívaděč Rybářka -Kamýcká  
Požadujeme dopracovat dokumentaci o podrobné zpracování i v oblasti Dolního Sedlce včetně vlivu od železničního koridoru.

### 32. Další lokality vhodné pro provoz letiště.

Další rozšiřování letiště v tak těsné blízkosti zástavby hlavního města pro budoucnost není perspektivní. Spíše se 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.

Požadujeme prověření dalších lokalit na území ČR vhodných pro rozvoj letecké dopravy

### 33. Bodové zdroje znečištění - emise

Autoři studie sice zahrnují do výpočtu bodové zdroje v dotčené oblasti, nicméně se jedná pouze o zdroje v bezprostřední blízkosti letiště, zatímco na stavu kvality ovzduší se mohou podílet, a určitě i podléhají, i relativně velmi vzdálené bodové zdroje.

Požadujeme dopracovat dokumentaci o zahrnutí všech bodových zdrojů v širokém okolí letiště (např. okruh 10 km od drah)

### 34. Emise z automobilové dopravy

V příslušných kapitolách jsou sice zmíněny podklady pro výpočet emisí z automobilové dopravy, ovšem na obrázku na str. 7 je ukázána celá oblast výpočtu pokrytá pravidelnou čtvercovou sítí. Tato oblast na severozápadě dosahuje zhruba k Lidicím, na severovýchodě k východnímu okraji Statenic, na jihovýchodě téměř k Motolu a na jihozápadě zhruba k východnímu okraji Červeného Újezdu, avšak bilance emisí z automobilové dopravy je provedena pouze pro části příjezdových komunikací v bezprostřední blízkosti letiště (viz např. str. 16, 17 a další).

Např. odpovídající úsek frekventované komunikace přes Hostivice vedoucí na Karlovy Vary není zahrnut. Přitom v této oblasti, jež se nalézá v bezprostřední blízkosti letiště na jeho jižním okraji, se dá předpokládat též vliv změn na kvalitu životního prostředí. Podíváme-li se na výsledné mapy uvedené v dané rozptylové studii – např. mapy ročních průměrných koncentrací NO<sub>2</sub> a porovnáme-li je s mapami ATEM pro stejný polutant, je zřejmé, že ve studii je ukázán pouze vliv vlastního letiště a ne již různé alternativy pozemní dopravy (automobilové). Dle našeho rozboru vliv jak pražského okruhu (úsek 1 na obr.16), případně Evropské (úsek 7 na obr. 16), ale i dalších (úseky 4, 5, 8 a 9 – stejný obrázek) není do výpočtu zahrnut, neboť zejména u prvně zmíněných (tj. okruh a Evropská) a dále v okolí výpadek R7 (Lipská) jsou uváděny nejnižší dosahované hodnoty 0 – 0,2 μg m<sup>-3</sup>. Model ATEM pro tuto oblast přitom udává hodnoty roční průměrné koncentrace cca 25 –30 μg m<sup>-3</sup>.

Odtud vyplývá, že i absolutní hodnoty koncentrací NO<sub>2</sub> jsou příliš nízké na to, aby zachycovaly něco jiného než pouze vliv letiště. Obdobný obraz dostáváme pro všechny typy škodlivin a všechny předkládané varianty. Prostorové rozložení pole koncentrací neodpovídá, a to jak z hlediska dlouhodobých (ročních) průměrů, tak i z hlediska krátkodobějších charakteristik tomu, že by do výpočtu bylo zahrnuto něco jiného než vlastní letiště (mohou asi být zahrnuty pojezdy servisních automobilů po plochách nebo rolování, starty a přistání letadel). Vliv dopravy na systému pozemních komunikací (hlavních) na pole koncentrací, a to na rozloze celé zájmové oblasti, však zahrnut není.

Požadujeme dopracovat dokumentaci o zahrnutí všech liniových zdrojů v předmětném okolí letiště včetně obou variant SOKP („Ss“ a „J“).

### 34. Metodika zahrnutí vlivu emisí letadel

Jak je uvedeno v úvodu studie, je pro výpočty emisí použita metodika SYMOS'97. Jedná se o standardní metodiku založenou na aplikaci techniky gaussovského disperzního modelování šíření a rozptylu znečištění ze standardních typů emisních zdrojů. V celé práci však není ani zmínky o metodice výpočtu šíření a rozptylu znečištění z reaktivních motorů letadel. Zde není možné aplikovat stejné vztahy jako pro rozptyl znečištění z těch typů zdrojů, pro které je metodika SYMOS'97.

Vyjdeme-li jen z jednoduché úvahy o tom, jakou hybnost má startující letadlo, a budeme-li předpokládat, že z důvodu zachování hybnosti musejí mít v každém okamžiku minimálně stejnou hybnost i z motoru vypouštěné spaliny (ta ale musí být ve skutečnosti větší – letadlo při rozjezdu zrychluje a při vzletu překonává vliv přitažlivosti) a uvážíme-li dále, že hmotnost letadla se počítá na desítky tun, pak u palin je tato hybnost dosahována zejména vysokou výtakovou rychlostí, s níž opouštějí trysky.

Tam ale rozptyl probíhá zcela jinak než u vlečky, ať se ta už šíří z komína nebo je působena dopravou (liniové

zdroje).

Proto je sice hezké a správné, že autoři konstruují „charakteristické“ či „průměrné“ letadlo, ovšem zatajují bližší popis výpočtu koncentrací a jejich rozložení, jež jsou působeny např. startujícím letadlem.

A vzhledem k tomu, že se o něm autoři předložené studie ani slovem nezmiňují, je velmi pravděpodobné, že by nějaká modifikace byla v tomto případě použita a s vysokou pravděpodobností nebude pole rozložení koncentrací ani jejich hodnoty působené zejména startujícími letadly určeno správně.

Požadujeme dopracovat dokumentaci o zahrnutí modelu šíření emisí z reaktivních motorů letadel, jeho zveřejnění, prověření kontrolním měřením, oponování a následné přepočítání emisního modelu pro celou předmětnou oblast.

### 35. Letové tratě a postupy

Předložená dokumentace převzala letové postupy a tratě ze stávajícího hlediska hlukové zátěže na okolí letiště nevyhovujícího stavu. Vůbec se nezabývala optimalizací půdorysných trajektorií startů a přistání, aby se minimalizovala negativně zasažená oblast; optimalizací přistávacích postupů, tj. v případě přiblížení letadla na přistání lokalizace vysunutí podvozků nad nezastavěnou oblast, (tato operace znamená zvýšení hlukové zátěže oproti ustálenému chodu motorů o 8 až 14 dB); optimalizací odletových postupů, tak aby k maximální rychlosti stoupání docházelo v dostatečné vzdálenosti od letiště, kdy jsou letadla již tak vysoko, že nebude docházet k výraznému nárůstu hlukové zátěže, jako když tento manévr je proveden mezi 5 a 12 km, kdy hluková zátěž se může zvýšit až o 10dB.

Požadujeme vypracování a projednání optimalizovaných postupů přistání a vzletů s ohledem na minimalizaci hlukové zátěže.

### 36. Zatřídění letadel dle hmotnosti

V dokumentaci resp. v hlukové studii firmy Techson její autor rozdělil letadla do pěti kategorií (str. 18 Studie), z nichž použil první tři pro výpočet hluku z leteckého provozu. Letadla do těchto tří kategorií jsou zařazena podle maximální vzletové hmotnosti MTOW, a to do 60t, do 80t a nad 80t. **Tento postup velmi zkresluje hlukové studie vypracované firmou Techson.**

Neplatí vždy, že letadla s vyšší vzletovou hmotností mají oproti lehčím letadlům horší hlukové parametry. Příkladem může být B-757-200 (MTOW 100 t) a B-737-400 (MTOW 68 t), tedy – podle studie - letadla z různých kategorií, přičemž ale ve skutečnosti je letadlo z vyšší váhové kategorie tišší. Dále i laikovi je zcela zřejmé, že nelze akusticky do stejné kategorie zařadit letadlo proudové a vrtulové z důvodu zcela odlišných hlukových charakteristik.

Nejistota, se kterou je hlukové studie zpracována tímto krokem získává nedefinovatelnou velikost a činí tuto studii zcela nedůvěryhodnou.

Požadujeme dopracování dokumentace a hlukové studie za použití moderních databází a modelů (např. INM, který disponuje velice dobrou a rozsáhlou databází vstupních dat pro téměř všechna letadla a jejich typy, které jsou na LKPR provozovány)

**37. Rozložení nočního provozu na jednotlivé dráhy** – ve všech uvažovaných variantách se navrhuje noční provoz téměř výhradně na současnou dráhu 06/24, což je v rozporu s deklarovaným „rozložení provozu na více drah“. V „garanci ředitele“ (příloha 3) se dokonce takové rozložení v noci přímo vylučuje!!!

Provoz na RWY 13/31 se v celé dokumentaci hodnotí pouze paušálními větami typu „provozem je zatěžováno území s vysokou hustotou osídlení a desítkami tisíc obyvatel“, vůbec se nebere v potaz, že provoz na RWY 13/31 se skládá ze čtyř komponent, které je nutno posuzovat samostatně a vždy s ohledem na území v koridorech ostatních drah, které nebude zasaženo leteckým provozem. Přistání letadel na dráhu 31 (v dokumentaci označováno ARR RWY 31) mají nepochybně silně negativní vliv na obyvatele hustě osídleného území Ruzyně, Bílé Hory a Řep), podobně i vzlety letadel z dráhy 13 (označované jako DEP RWY 13), které jsou směřovány nad stejné území - s výjimkou vzletů menších vrtulových letadel s časným točením doprava jižním směrem nad průmyslovou a obchodní oblast Zličína, které se obydleným oblastem vyhýbají. Tady je třeba souhlasit s naprostým omezením provozu s výjimkou silného severního a severozápadního větru.

Naprosto odlišná je ale situace při přistání letadel ze severozápadního směru (ARR RWY 13), jejíž osa se důsledně vyhýbá jakékoli obytné zástavbě až do vzdálenosti 9 km od prahu dráhy (Kladno-Dubí). V příloze 7 přílohy 13 (mapa izofon pro den roku 2012 bez provedení záměru) je vidět, že i tak mohutný provoz, jaký se v tomto modelu předpokládá (18 vzletů a 137 přistání za charakteristický den), by nadlimitně zasáhl pouze okraj obce Dobrovíz. Při nočním provozu by stejné ploše zasažené nadlimitním hlukem odpovídala 1 vzlet a 7 přistání, čímž by se zmenšilo území zasažené nočním hlukem v příletovém koridoru dráhy 24R (Starý Suchdol, Přední Kopanina) a v nejhůře zasažené obytné lokalitě z celého okolí letiště (Horoměřice) by se úroveň hluku alespoň snížila. Dle větrné růžice letiště Ruzyně (příloha č. 10, str. 47) jsou vhodné meteorologické podmínky pro přistání na dráhu 13 (bezvětří nebo jižní až jihovýchodní vítr libovolné rychlosti) zhruba třetinu roku. Jinými slovy řečeno, 4 měsíce v roce by dokonce i v Horoměřicích mohli mít klidné spaní. Ovšem podle současného

návrhu provozu se v obou variantách (s paralelní dráhou i bez) má pro noční provoz využívat téměř exkluzivně dráha 24R, což bude naprosto zbytečně rušit ze spánku tisíce lidí. Přitom systém pro přístrojové přistání (ILS cat. I) byl na dráhu RWY 13 instalován během roku 2007 a od března 2008 má být v běžném provozu, takže kromě letů za nízké dohlednosti (což nastává méně než 400 hodin za rok), kdy je potřeba použít ILS cat. III na RWY 24, nebrání navrhovateli ve využití této dráhy vůbec nic, a to dokonce ani v období před realizací posuzovaného záměru.

K citátu na straně 78 dole: „Z hlediska vývoje akustické situace lze dle výše citované studie přínos nové RWY 06R/24L spatřovat v tom, že rozšíření dráhového systému letiště PRAHA - RUZYNĚ a zvýšení dráhové kapacity umožní uplatňovat v širší míře moderní opatření ke snížení hluku, především preference drah, úpravu provozu v noci, zpřísnění podmínek pro provádění letů apod. Rozložení provozu do více drah se zmenší dosah hlukových zón o vyšších hodnotách hluku od letiště. Vybudováním paralelní RWY se zcela eliminují důsledky krátkodobých mimořádných provozních situací (uzávěra hlavní RWY 06/24 v důsledku oprav a přenesení provozu na RWY 13/31), které jsou nyní hlavním předmětem stížností občanů.“ bych jen dodal, že praktická opatření Letiště Praha jdou právě opačným směrem. Snaží se totiž dnes i v budoucnu koncentrovat hlukovou zátěž na několik vybraných obcí, ovšem za cenu výrazného překročení hygienických limitů o 5 dB a více s perspektivou dalšího zvyšování hladiny hluku do budoucna.

**38. Hluk z automobilové dopravy - Suchdol** – v příloze 12, která se zabývá hlukem ze silniční dopravy jsou jako vstupní parametry akustické studie pro Suchdol zvoleny intenzity dopravy na ulici Kamýcké pro rok 2006: **17 500 vozidel za 24 hodin**, z toho **2000 nákladních** a pro rok 2013 s okruhem ve variantě J pak: **4 200 vozidel za 24 hodin**, z toho **600 nákladních**. Má se jednat o údaje poskytnuté ÚDI, ovšem ten stejný ÚDI v roce 2003 vypracoval analýzu intenzit automobilové dopravy na křižovatce Kamýcká-Suchdolská (dopis značka 130/1353/03-Ka/083), kde intenzitu automobilové dopravy na ulici Kamýcké mezi Suchdolskou a Internacionální v roce 2003 uvádí **10 300 vozidel** z toho 580 pomalých bez MHD, pro rok 2010 s okruhem ve variantě J předpokládají **6 800 vozidel**, z toho 430 pomalých. Co to znamená? V roce 2003 ÚDI předpokládal snížení provozu na Kamýcké v intravilánu zhruba o **třetinu** po zprovoznění Pražského okruhu, dnes předpokládá **záračné snížení o tři čtvrtiny** díky nadhodnocení současné intenzity a podhodnocení výhledové. To vyústilo ve fantastické snížení hluku na Kamýcké zhruba o 8 dB, které je samozřejmě zcela nereálné (viz mapové přílohy 15391 a 15393, které jsou součástí přílohy 12 dokumentace). Obzvláště pikantní v této souvislosti je, že „Protokol o zkoušce č. 070648VP“ (taktéž příloha přílohy 12) na stranách 8 a 9 v tabulkách 5 a 6 uvádí zcela jiné intenzity provozu, konkrétně pro Kamýckou mezi Suchdolskou a Brandejsovým náměstím **13 023 vozidel za 24 hodin**, z toho **1062 nákladních** a pro Kamýckou mezi Brandejsovým náměstím a Dvorskou pak **10 384 vozidel**, z toho **919 nákladních**. Tyto naměřené hodnoty jsou v dobré shodě se všemi dalšími sčítáními dopravy, která byla na Suchdole v roce 2007 prováděna, například se záznamem z radaru, jehož výsledky jsou uvedeny zde na straně 4:

[http://www.praha-suchdol.cz/files/informace\\_06\\_07\\_web.pdf](http://www.praha-suchdol.cz/files/informace_06_07_web.pdf)

**Hluková studie vůbec nezohledňuje automobilovou dopravu na dalších páteřní komunikacích** v Suchdole, konkrétně na ulici **Suchdolské** (dle ÚDI 3000 vozidel/24 hodin z toho 200 pomalých bez MHD a 140 autobusů MHD) a na ulici **Internacionální** (odhadem >4000 vozidel/24 hodin, z toho 550 autobusů MHD). V obou zmíněných ulicích lze přitom důvodně očekávat silný synergický efekt s hlukem z letecké dopravy, neboť Suchdolská přímo kříží osu RWY 06R/24L a Internacionální je jen o pár set metrů dál. **Účelová manipulace se vstupními parametry činí přílohu 12 v části týkající se městské části Suchdol zcela nepoužitelnou.**

### **39. Pozemní hluk letadel.**

Chybou studie je, že hluk působený v souvislosti s provozem letadla, tj. pojíždění, vyjíždění se stojánky (pokud není realizováno stání nose-in), předletová motorová zkouška, atd. nebyl zahrnut do hlukové studie. Požadujeme dopsat dokumentaci, tak aby do hlukové studie byl zahrnut hluk způsobený provozem letadla, tj. pojíždění, vyjíždění ze stojánky (pokud není realizováno stání nose-in), předletová motorová zkouška atd.

**40. Navrhovaný počet nočních letů** – v dokumentaci se doporučuje snížit počet nočních letů, ovšem dopravní prognózy, které dodalo Letiště Praha, naopak předpokládají **nárůst počtu nočních letů z 45 v roce 2006 na 52 v roce 2012** (str. 64-65 dokumentace). To je naprosto nehorázné! Zatím každé evropské letiště, které výrazně expandovalo, omezilo noční lety jako kompenzaci větší frekvence letů přes den. V dokumentaci se uvádí doporučení, že **počet nočních letů by neměl přesáhnout 5%** všech letů (strana 19 přílohy 14), aby území zasažené nadlimitním hlukem v noci nebylo větší než území zasažené ve dne. Ovšem v Ruzyni činil podíl **nočních letů v roce 2006 celých 9%**, k roku 2012 se nemá výrazně změnit a pro rok 2020 se má podíl nočních letů jen mírně snížit na **7%**. K tomu dva citáty z dokumentace, strana 9: „*Obecně platí, že se zvyšování*

leteckého provozu je žádoucí spíše zpřísnovat protihluková opatření a pravidla. Pokud je v okolí letiště dostatek prostoru pro směřování přírůstků akustické energie do vhodného území s řídkým osídlením (preferencí drah, soustředění pohybů do předepsaných trajektorií) nebo do příznivých úseků dne (**omezení provozu v kritických nočních a večerních hodinách**), lze vyhovět i tak protichůdným ekonomickým a ekologickým zájmům.” A dále pak strana 184 dokumentace: „Pro zmírnění dopadů hlukové zátěže, vyvolané výhledovým leteckým provozem na letišti PRAHA RUZYNĚ po výstavbě paralelní RWY 06R/24L, se doporučují tato opatření: a) **Důkladně prověřit nezbytný rozsah výhledového leteckého provozu v noční době jako kritického prvku v hlukové zátěži širšího okolí LKPR....**“

**41. Zásadní připomínky k záznamu měření hluku uvedeném v příloze 2 přílohy 12 dokumentace zachyceném v protokolu 070648 VP.pdf - měřicí bod - M3 – Praha - Suchdol, K Horoměřicům 28, dům paní Buchtelové, ve středu zahrady. Umístění měřicího místa viz obr. č. 1,4**

**Předmět měření:** .... Ekvivalentní hladina akustického tlaku pozadí na okraji městské části Suchdol, Praha.

**Účel měření:** ..... Zjištění akustické situace (hluk pozadí) u obytné zástavby ovlivněné zejména leteckou dopravou.

**Popis situace:** .... Měření pozadí bylo provedeno na zahradách u obytných domů na JV a SZ okraji Suchdola a tedy byly rušeny ostatní automobilovou dopravou jen minimálně. Umístění míst měření je zřejmé z obr. č.1-7

Mikrofon měřicího místa M3 byl umístěn uprostřed zahrady pod korunou staré jabloně. V komentáři k měření hluku pozadí je uvedeno, že byl ze záznamu měření odstraněn štěkot psa (Leslíka) a zvuk houkačky (zvuky, které nesouvisí s předmětem měření).

1) Protokol není doplněn prohlášením o stavu či tabulkou o leteckém provozu v uvedeném období.

2) Protokol měření neobsahuje záznam o srážkách.

3) Jak vyplývá z přiloženého průniku grafu srážek (Meteorologická stanice ČZU, vzdálená od místa měření cca 400m - <http://meteostanice.agrobiologie.cz/grafy.php?graf=graf10> ) a záznamu hluku pozadí, měření hluku bylo silně ovlivněno v protokolu neuvedeným vlivem.

Z grafu je patrná silná korelace mezi naměřeným hlukem a intenzitou srážek - mikrofon neměřil pozadí, ale tlukot kapek deště do koruny stromu, pod kterou byl mikrofon umístěn - na displeji hlukoměru byl obyvateli nemovitosti pozorován během deště nárůst údajů hluku okolo 10 dB.

4) V protokolu není vysvětlena událost ze 4 hodiny ranní .

Měření je nutné označit za zmatečné a znevěrohodňuje ostatní měření provedené pro tuto studii firmou EKOLA Group s.r.o. Není možné měřit hluk za deště a vydávat jej za hluk pozadí a v komentáři v protokolu tuto skutečnost zatajit a nedoplnit protokol o záznam průletů letadel během měření.

Požadujeme dopracovat dokumentaci - provést nová věrohodná měření

**Závěr:**

**Obrovský rozsah připomínek, neúplné či zmanipulované vstupní údaje a požadavek zahrnutí velkého území s obytnou funkcí dle využití daného územním plánem do pásma, kde by nebylo nutné dodržovat hygienické limity, to vše jsou závažné nedostatky záměru.**

**Tyto nedostatky jasně prokazují jednoznačnou nevhodnost záměru rozšířit letiště Praha Ruzyně o paralelní dráhu RWY06R/24L z pohledu vlivu na životní prostředí.**

**Není možné, aby komerční důvody převládaly nad životními potřebami urbanizovaného území na severozápadě Prahy se zbytky drahocenných přírodních památek určených pro krátkodobou rekreaci statisiců pražanů.**

**Závěrem lze konstatovat, že předložená dokumentace vykazuje celou řadu nedostatků. Přitom se nejedná pouze o drobné jednotlivé chyby nebo opomenutí, které by šlo poměrně snadno napravit. Máme za to, že záměr rozšířit letiště Praha Ruzyně o paralelní dráhu RWY06R/24L, je z pohledu vlivu na životní prostředí na severozápadě Prahy krajně nevhodný.**

V Praze, dne 4. února 2008

Ing. Milan Novotný

