

# **V Y P O Ř Á D Á N Í P Ř I P O M Í N E K**

**z obdržených písemných vyjádření k posudku a vyjádření z veřejného projednání  
v rámci posuzování vlivů záměru**

## **„Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně“ na životní prostředí**

**podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí  
a o změně některých souvisejících zákonů  
(zákon o posuzování vlivů na životní prostředí),  
ve znění zákona č. 93/2004 Sb.**

## ***Vypořádání vyjádření k posudku***

### **Veřejnost**

#### **Borůvkovi a Markovi**

Stanovení maximální kapacity letiště pro osobní dopravu.

Právně zabránit tomu, aby se z osobního letiště nestalo nákladní.

Je třeba stanovit časově závazný provoz letiště a to pro noční dobu příkladně mezi 22-6 hodinou ráno, což bude zmenšovat jeho kapacitu.

Majoritním vlastníkem letiště by měla zůstat město Praha nebo Česká republika, která by byla zárukou dodržování závazných příslibů, závazků a norem, nejen vůči obyvatelstvu na severozápadě Prahy, ale i celé Prahy, kterou by případná přeměna osobního letiště na nákladní letiště nepříznivě ovlivnila.

Dále samozřejmě plně podporujeme a souhlasíme s vyjádřením iniciativy NeRWY.

#### **Vypořádání:**

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA. Maximální kapacita je stanovena pro počet pohybů letadel bez ohledu na to, zda jsou osobní nebo nákladní.

V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přílet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Tyto podmínky jdou nad rámec legislativy a jsou výsledkem procesu minimalizace vlivů v rámci procesu EIA.

Vlastnické vztahy nejsou předmětem procesu EIA.

#### **Ing.arch. Štěpán Netrefa**

**1. Posudek nesprávně hodnotí dokumentaci jako úplnou a správnou.** Dokumentace nebyla zpracována v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí a

neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti. Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

- **nerespektování požadavků MŽP a dotčených orgánů,**
- **nedostatečné a nesprávné vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel**
- **nestanovení maximální kapacity letiště,**
- **neposouzení maximální únosnosti území v okolí letiště zasaženého leteckým hlukem**
- **neposouzení variant provozu a umístění dráhy, letiště**
- **neposouzení provozu po roce 2020**

**2. Zpracovatel posudku v rozporu se zákonem doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru,** přestože tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje. Zpracovatel posuzoval dokumentaci doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.

**3. V rámci procesu EIA nebyly splněny zákonné termíny,** např. termín pro zpracování posudku byl překročen o cca 350 dnů.

**4. Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy** ani v Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy a je v rozporu s platným územním plánem VÚC Pražského regionu, údaje uvedené v dokumentaci jsou nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k záměru.

**5. Zcela nezákonný je postup zpracovatele při posuzování navrhovaného ochranného hlukového pásma (OHP),** protože zpracovatel v rámci posudku zcela přepracoval návrh OHP - proti předané dokumentaci stanovuje jiný rozsah a nové podmínky OHP. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí přepracování dokumentace výslovně zakazuje. Tímto dochází ke změně rozsahu dotčených obcí a území, snižuje se ochrana obyvatel před leteckým hlukem a důsledkem by byla maximální koncentrace provozu do úzkého pruhu území.

**6. Důsledkem nezákonného postupu a nesprávného posudku je, že z procesu EIA nelze zjistit, komu a v jakém rozsahu hrozí omezení ochrany zdraví a dotčení vlastnických práv zřízením OHP.**

**7. Počet obyvatel v dotčených a přidružených lokalitách výrazně v posledních letech rostl a ještě poroste.** Tyto hodnoty nejsou nijak zohledněny do posudku a některé lokality nejsou uvedeny vůbec. Dále není zohledněn počet osob bydlících na kolejích na ČZU.

**8. Nebyla zohledněna varianta stagnujícího počtu přepravených cestujících, zprovoznění dalšího letiště Vodochody v okolí Prahy (přesunutí nemalé části provozu na toto letiště) a tím nepotřebnost nové dráhy.**

**9. Paralelní dráha výrazně změní životní prostředí několika desítkám tisíc občanů Prahy a jejího okolí.**

**10. Nesouhlasím s umístěním mé nemovitosti do ochranného hlukového pásma, kde se nemusí dodržovat hygienické limity hluku.** Do budoucna se také sníží finanční hodnota mé nemovitosti.

**11. Kdo se zaručí, že se nebude v budoucnu zvyšovat počet nočních startů.** Pokud bude

již jednou paralelní dráha stát, tak se nedá vyloučit, že letiště bude počty startů zvyšovat a tím se bude dále zhoršovat životní prostředí.

Vzhledem k výše uvedenému jsou dokumentace, posudek a navržené stanovisko nesprávné a protizákonné a **požadují vydání nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru.**

### **Vypořádání:**

1. Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek. Maximální kapacita jednoznačně stanovená v posudku a v řadě podmínek stanoviska EIA nemůže být nikdy překročena (alespoň v rámci tohoto procesu EIA) – rok 2020 na ni nemá žádný vliv a také se v žádné podmínce neuvádí.

Byly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZ) z roku 2010 – viz vyjádření MZdr.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

Požadované varianty byly prověřeny a doloženy dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.

2. Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb. Součástí procesu EIA je jak původní, tak doplněná dokumentace EIA.

3. Vzhledem k vysoce nadstandardnímu rozsahu záměru a velmi velkému počtu vyjádření, která byla nutno vypořádat, nemohly být správně lhůty po dohodě s MŽP dodrženy.

4. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

5. Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

6. Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP.

7. Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

K vlivu na studenty ČZU je možno konstatovat, že vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity. Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve

vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů. Specifické posouzení zdravotních rizik se opírá o odst. 3) zákona č. 258/2000Sb. a je prováděno dle mezinárodních metodik doporučených WHO. Dle těchto metodik se posuzují rizika při celoživotní expozici, což studenti ČZU nesplňují.

8. Potřeba realizace uvažovaného záměru je zdůvodněna v dokumentaci EIA a proces EIA nemá žádné nástroje k posuzování této potřeby.

9. Uvažovaný záměr umožní významné snížení vlivů hluku několika stům tisíců občanů, v noční době všem dotčeným občanům.

10. V OHP se musí dodržovat limity hluku pro vnitřní prostory specifikovaných staveb. Posouzení vlivu na ceny nemovitostí bylo provedeno v úrovni potřebné pro proces EIA.

11. V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přílet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Podmínky stanoviska EIA musí správní úřad zohlednit při dalších rozhodnutích (v tomto případě např. územní rozhodnutí) dle § 10 odst. 4 zák. č. 100/2001 Sb. Dále musí kontrolovat jejich plnění.

### **Ing.Petr Bezděk, CSc.**

Písemným podáním ze dne 15.2.2010 jsem prostřednictvím Ministerstva životního prostředí upozornil zpracovatele posudku o vlivu záměru paralelní RWY06R24L na životní prostředí EIA (verze 2009) na chybu v hodnocení dopadu zvyšujícího se hluku do cen hlukem dotčených nemovitostí.

Chyba spočívá v omylu (nebo záměru ?), kdy využívá pro posouzení vlivu hluku m.j. „koeficienty prodejnosti“ (dlouhodobě vydávané ministerstvem financí ČR jako součást vyhlášky o oceňování nemovitostí) pro Prahu 6 - která v oceňovacích podkladech reprezentuje katastrální území Břevnov, Dejvice a Střešovice, zatím co hlukem dotčená katastrální území jsou především Lysolaje, Nebušice, Přední Kopanina, Suchdol a Sedlec (v oceňovacích podkladech vydávaných MF ČR se jedná o Prahu 21).

Je jednoduché vysledovat, že s rozvojem letiště v Ruzyni klesá koeficient prodejnosti objektů pro bydlení, bytů a pozemků (viz příloha č. 33 vyhlášky MF ČR o oceňování nemovitostí) v dotčených oblastech za poslední roky až o 50 %.

V souvislosti se zveřejněným „vypořádáním“ připomínek k EIA a po vyhodnocení údajů v novém posudku se opakovaně ptám

- proč nebyly připomínky objektivně vypořádány - tj. proč nebyly zjištěné chyby odstraněny a promítnuty do závěrů posudku?
- Snižující se koeficient prodejnosti hlukem dotčených katastrálních území (a dlouhodobě zpracovávaný ministerstvem financí ČR v rámci podkladů pro oceňování nemovitostí) má svůj důvod - a tím je zhoršující se životní prostředí především ve formě zvyšující se hlukové zátěže. Tuto skutečnost zpracovatelé EIA zcela pominuli. V souvislosti s tím se ptám, proč není ve studii EIA uveden dopad nejen do cen nemovitostí (v dotčených katastrálních územích) a jak se s tím chce investor vyrovnat ale i do životního prostředí zvyšující se hlukovou zátěží.
- EIA zcela pominula, že v katastru Suchdola leží Zemědělské universita s kolejemi. Zvyšující se hluková zátěž se promítá jak do kvality výuky, tak a to především do kvality bydlení studentů na kolejích. Ve studii chybí vyjádření, jak se s touto skutečností chce budoucí provozovatel vyrovnat, (počty studentů nejsou zahrnuty v počtech hlukem dotčených obyvatel.
- Kumulovaná hluková zátěž vznikající při provozu několika zdrojů hluku na občana působí výsledným součtem. Je proto potřebné doplnit studii o vyhodnocení kumulované hlukové zátěže na obyvatele v dotčených územích a ne se jí vyhnout.
- Navrhovaná řešení protihlukových opatření (ve vypořádání připomínek je uvedeno, že byla řešena na základě odborného posudku dle legislativy) jsou ve většině případů zcela neúčinná (výměna oken je pro zahrady obytných domů zcela mimo jakýkoliv vliv, pro byty a rodinné domy má jen omezený vliv a význam jen v části roku - a to v zimě). Ptám se proto, která legislativa na jejímž základě byl odborný posudek zpracován byla uplatněna.
- Ptám se, která protihluková opatření (str. 138 vypořádání připomínek) mohou vést k zvýšení ceny nemovitostí, když odborníci vědí, že výměna oken to není!

Předpokládám, že v další fázi projednávání posudku EIA bude postupováno korektně a nebudou již uplatňovány formulace např. „ že legislativa ČR synergický vliv hlukové zátěže neuplatňuje" i když všichni (laici i odborníci) vědí že tento vliv existuje a je pro „pohodu" dotčených rozhodující.

Doufám, že se v dalším postupu při projednávání EIA výrazně zvýší jeho objektivita a nebude již zatížen převažujícím jednostranným pohledem.

### **Vypořádání:**

Posouzení vlivu na ceny nemovitostí bylo provedeno v úrovni potřebné pro proces EIA. Synergie hluku byla řádně provedena dle stávající legislativy.

### **Ing. Jiří Gallas**

Celkové námitky :

Metody měření hluku, které byly použity v původní studii, jsou naprosto zavádějící. Měření nebylo prováděno v obcích a bylo prováděno ve dne se sníženou leteckou dopravou. Nové měření nebylo provedeno, ačkoli to řada subjektů požadovala. Nebylo provedeno měření v obcích, kde v důsledku vytváření stojatých vln mezi domy dochází k navýšení hluku na rozdíl od otevřených ploch, na kterých se měření provádělo. Žádná část studie neuvažuje nárůst tohoto hluku v důsledku razantního zvýšení počtu obřích letadel, které se Letiště Praha snaží "přilákat" (viz jejich reklamní kampaň z června tohoto roku). Větší letadla s sebou přinesou dále nárůst intenzity hluků v nižší části zvukového spektra.

Je nutno si uvědomit, že plánovaná kapacita letiště představuje provoz, kdy v průběhu dne bude zhruba každou minutu přistávat jedno letadlo. Vzhledem k tomu, že letadla velmi často nedodrží letovou dráhu nad Prahou, dojde k ovlivnění hlukem u podstatně většího území, než se ve studii uvažuje.

#### **A) Námitky k materiálu "4 Vyzadane doplnujici podklady.pdf"**

1) str. 14 - k vypořádání námítky MČ Suchdol: Odpověď pouze potvrzuje, že studie nezohledňuje synergický hluk. Z vyjádření TSK vyplývá, že odhadované navýšení dopravy v ulici Aviatická je z hlediska hluku v přilehlých obcích irelevantní.

Závěr: Je třeba zpracovat studii, která komplexně zpracuje záměry letiště ohledně nárůstu civilní a nákladní letecké dopravy spolu s dopady na dopravní infrastrukturu v oblasti Prahy 6 a dalších obcí.

#### **B) Námitky k materiálu 1-Posudek na posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví PRWY Ruzyne-Kubina.pdf“:**

obecně - do publikovaný materiál zjevně není finální, ale obsahuje jakési modré poznámky, které zřejmě činil zadavatel vůči zpracovateli.

1) str. 6: Mám zásadní námitku proti názoru, že při posuzování "lze při posuzování stupně obtěžování vycházet z hluku z letecké dopravy". Nelze. Letecká, silniční a železniční doprava se budou vyvíjet různě, navíc se plánuje severní obchvat Prahy, který zcela změní hlukovou situaci ve zmíněné oblasti.

2) str. 11: "hluk z letecké dopravy není v chráněném venkovním prostoru, resp. chráněném venkovním a vnitřním prostoru staveb, zdrojem nízkofrekvenčního hluku ani hluku s tónovou složkou". Nesouhlas. Hluk letadla sice vyhazuje širokospektrální vlastnosti, ale jeho nízkofrekvenční složky rozhodně nejsou zanedbatelné. Provedená měření navíc pocházejí z doby, kdy na letiště nelétala velká nákladní letadla, takže tyto údaje jsou zkreslené.

Tamtéž: „Absence nízkofrekvenčního hluku znamená, že zde nebudou komplikace při realizaci náhradních opatření ke snížení hluku ve vnitřních prostorách budov.“ Zásadní námitka. Dotčené oblasti jsou obytnými zónami kde se nacházejí povětšinou rodinné domy se zahrádkami. Nejde jen o hluk v domech, ale také na dotčených zahrádkách. Navíc, pokud je třeba v létě větrat a mít otevřená okna, žádná „opatření ke snížení hluku ve vnitřních prostorách budov“ nepomohou.

3) str. 13: Platí modře psané body, nebo neplatí?

Závěr : tento posudek je třeba přepracovat.

#### **Vypořádání:**

Použité metody hodnocení byly v posudku EIA vyhodnoceny jako správné, odpovídající legislativním a odborným požadavkům. Nezávislá expertiza Eurocontrol, zpracovaná na posouzení vlivů hluku tohoto záměru byla použita (a musela být použita) jako oponentní důkaz další nezávislé instituce.

V rámci procesu EIA byla stanovena řada podmínek k minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP. Omezen je počet pohybů, denní i noční provoz, stanoveny podmínky pro provoz, včetně omezení pro jednotlivé kategorie letadel

A) 1) Synergie vlivů hluku byla řádně provedena dle stávající legislativy.

B) Modře psaný text je vyjádřením názoru zpracovatele posudku. Nízkofrekvenční hluk nebude zdrojem překročení příslušných hygienických limitů. V OHP musí být splněny hlukové limity pro vnitřní prostory specifikovaných staveb.

je vyjádřením názoru zpracovatele tohoto posudku, ajk vyplývá z logiky věci.

### **Ing. Jaroslav Korf**

Dobrý den,

níže posílám překlad článku o leteckém hluku z Die Welt vč. webového odkazu. O německých studiích o škodlivosti leteckého hluku jsem se zmiňoval na včerejším veřejném projednání posudku k dokumentaci EIA paralelní dráhy Ruzyně. Připojuji také odkazy z webových stránek Spolkového úřadu pro životní prostředí (UBA), kde lze dohledat podrobnější informace. Už jen letný náhled rozhodně vyvrací včera hojně opakovaná tvrzení zástupců žadatele či zpracovatele dokumentace o neprokazatelných, minimálních či dokonce zanedbatelných rizicích leteckého hluku pro lidské zdraví. (Viz níže např. *...ja sogar frühzeitige Morbidität und Mortalität...* ")

Věřím, že tyto informace budete brát se vší vážností na zřetel.

Die Welt: Letecký hluk způsobuje srdeční choroby a deprese

Die Welt | 3.3.2010 |

<http://www.welt.de/die-welt/wissen/article6630188/Fluglaerm-macht-herzkran-k-und-depressiv.html>

Kolín - Studie na letišti v Kolíně to nyní prokázala: Letecký hluk může skutečně zapříčiňovat nemoci. Podle ní stoupá riziko onemocnění srdce a oběhového ústrojí - a u žen též deprese. To vyplynulo z šetření Spolkového úřadu pro životní prostředí v souvislosti s letišťem v Kolíně/Bonnu.

Zdravotní údaje více než 1020 ze zákona pojištěných občanů, kteří bydlí v blízkosti letiště, byly porovnány s informacemi o okolním hluku. Spolkový úřad pro životní prostředí prohlásil s odvoláním na další reprezentativní studie, že zhruba třetina obyvatelstva si stěžuje na letecký hluk. 5 milionů občanů se cítí obtěžováno ve vysoké míře. Stížnosti jsou podle všeho odůvodněné, prohlásil Eberhard Greiser ze Spolkového úřadu pro životní prostředí. „Pro srdeční a oběhová onemocnění je prokázáno: Ve srovnání s osobami, které nejsou vystaveny hluku, stoupá riziko onemocnění u zasažených osob s rostoucím hlukovým zatížením." U žen studie ukázala, že se rizika onemocnění depresemi významně zvýšila.

Výsledky jsou v souladu s řadou studií o působení hluku na evropských letištích. Lze také konstatovat zvýšené hladiny krevního tlaku. Musíme dělat více, abychom obyvatelstvo ochránili před hlukem, řekl prezident Spolkového úřadu pro životní prostředí Jochen Flasbarth. Dosavadní protihluková opatření sice snižují rizika hluku, nezabraňují ale škodám na zdraví.

### **Vypořádání:**

Jedná se o novinový článek bez bližších údajů. Podstatně podrobnější informace lze nalézt v dokumentaci EIA. U různých letišť jsou také různé vlivy hluku - viz srovnání vlivů hluku na základě stejných izofon Letiště Praha – Ruzyně a Londýn Heathrow v posudku EIA.



## Jantačovi

K předloženému Posudku uplatňujeme následující vyjádření:

1. Zpracovatel Posudku konstatuje **splnění všech** požadavků Ministerstva životního prostředí na dopracování dokumentace po jejím vrácení. Přepřacovaná dokumentace tuto závaznou podmínku **nesplňuje**, což zpracovatel Posudku buď zcela opomíjí nebo odůvodňuje způsobem, který je v rozporu s účelem posuzování vlivů na životní prostředí - získat **objektivní odborný podklad** pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů, **a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti.**
2. Zpracovatel Posudku konstatuje úplnost předložené Dokumentace, přičemž na několika místech Posudku sám zmiňuje skutečnost, že Dokumentace byla doplňována o řadu dalších podkladů (např. str. 282 „Doplnění posouzení vlivu hluku...“). Již sama tato skutečnost jednoznačně prokazuje, že předložená **Dokumentace nebyla úplná.**
3. Na mnoha místech zpracovatel Posudku konstatuje, že příslušná „kapitola (dokumentace) je zpracována kvalitně, přehledně, nadstandardně....“ Toto tvrzení pak ostře kontrastuje např. s uplatněnými stanovisky příslušných orgánů státní správy, které naopak shledávají uvedené údaje **nedostatečnými**. Jako příklad uvádíme např. str. 72 posudku - kapitola týkající se ovzduší- s požadavkem Odboru ochrany prostředí, jako příslušného dotčeného orgánu státní správy z hlediska ochrany ovzduší (str. 415 Posudku), kdy si dovolíme citovat : „ **Kvalita je nahrazena kvantitou, přičemž skutečně podstatné informace jsou obsaženy sporadicky.**“
4. Vlastní vypořádání připomínek k dokumentaci je zpracovatelem Posudku provedeno v převažující většině případů odkazem „ vypořádání typické připomínky č.x.y....!“, **aniž by toto vypořádání skutečně na uplatněnou připomínku reagovalo z hlediska jejího věcného obsahu.** Jako příklad lze uvést připomínku pana Pavla Vernerera (str 165 an Posudku), kdy na skutečnosti uvedené pod bodem 1 připomínek **není reagováno vůbec.**
5. Na mnoha místech Posudku zpracovatel konstatuje, že „nejsou k dispozici odborné podklady a proto příslušné vyhodnocení dopadů nebylo provedeno “, přičemž zcela pomíjí jeden ze základních principů ochrany životního prostředí, kterým je **princip předběžné opatrnosti.**

Obecně lze konstatovat, že realizace předloženého záměru v podobě, ve které je posuzován v probíhajícím procesu EIA **je v rozporu** s ustanovením § 11 a 12 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, dle kterých

### § 11

**Území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.**

### § 12

**1) Přípustnou míru znečištění 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.**

Limity hluku jsou stanoveny Nařízením vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Pro hluk z leteckého provozu jsou stanoveny následující limity:

Ve venkovním prostoru:

Ekvivalentní hladina hluku pro den

LAeq,16h = 60 dB

Ekvivalentní hladina hluku pro noc

LAeq,8h = 50 dB

Ve vnitřním prostoru (například v bytech):

Ekvivalentní hladina hluku pro den

LAeq,16h = 40 dB

Ekvivalentní hladina hluku pro noc

LAeq,8h = 30 dB

Z předložených podkladů pak jednoznačně vyplývá, že na významné části v současné době již zastavěného území obcí (především obcí, zařazených Dokumentací do kategorie A) dojde k **překročení hlukových limitů ve venkovním prostoru v denní i noční době** a tímto navýšením hluku budou exponovány tisíce stálých obyvatel.

### **Závěr:**

Ze všech shora uvedených důvodů, protože realizace posuzovaného záměru z hlediska vlivů na životní prostředí je v rozporu s právními předpisy ochrany životního prostředí, navrhuje Ministerstvu životního prostředí, jako příslušnému úřadu ve smyslu ustanovení § 3 písm.f) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí **vydání negativního stanoviska** k posouzení vlivů provedení záměru **„Paralelní RWY 06R/24L, Letiště Praha Ruzyně“** na životní prostředí.

### **Vypořádání:**

1. Byly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZdr) z roku 2010 – viz vyjádření MZdr.
2. Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.
3. Uváděná teze Odboru ochrany prostředí, jako příslušného dotčeného orgánu státní správy vyplývá z určitého nepochopení principů EIA, kdy je nutno hodnotit i látky, které nemají stanoven imisní limit, ale které jsou nezbytné pro hodnocení zdravotních rizik a určité nepochopení legislativní konstrukce a posouzení plnění některých imisních limitů.
4. Vlivy hluku byly v rámci posudku vypořádány dostatečně pro proces EIA. Návrhy na změny detailního technického řešení jsou věcí využití oznamovatele.
5. Princip předběžné opatrnosti byl v rámci procesu EIA plně respektován, dílčí hodnocení, která musí splňovat vysoce odborné metodiky musí tyto formulace obsahovat.

V procesu EIA bylo zjištěno, že za předpokladu plnění podmínek stanoviska EIA (navržených posudkem EIA), nedojde v souvislosti s realizací a s provozem uvažovaného záměru k poškozování životního prostředí tj. zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

### **Michalicovi**

Nebyla posouzena únosnost záměru z hlediska jeho vlivu na zdraví současných ani budoucích obyvatel.

Dokumentace nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem.

Dokumentace a ani jiné doklady neobsahují konkrétní závazné omezení nočního provozu.

### **Vypořádání:**

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

národní hlukové předpisy (zajišťující přijatelnou míru rizika) vycházejí plně z požadavků WHO s tím rozdílem, že v národní legislativě jsou závazné, zatímco WHO požaduje limity doporučené (doporučené je má i většina evropských zemí). Tyto předpisy (doporučení WHO) jsou plně respektovány.

V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přílet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

### **Mohaplovi**

Vážení,

nesouhlasím s posudkem k procesu EIA, protože posudek je neobjektivní a protiprávní.

- nebyla stanovena maximální kapacita letiště

- nebyl vymezen ani omezen rozvoj letiště

- nebyla posouzena únosnost záměru pro životní prostředí a zdraví

- je navrhována nepřiměřená koncentrace nočního i denního leteckého provozu v obydlém území

- nebyl posouzen vliv záměru po roce 2020

- nepřiměřené a trvalé omezení práv obyvatel na ochranu zdraví a vlastnických práv v ochranném hlukovém pásmu

- dokumentace je v rozporu s platnou územně plánovací dokumentací a je v rozporu se zákonem.

### **Vypořádání:**

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020. Rozvoj letiště je omezen především max. kapacitou, podmínkami návrhu OHP a řadou dalších podmínek stanoviska EIA.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

Nepřiměřená koncentrace nočního i denního leteckého provozu v obydleném území nebyla v procesu EIA potvrzena. Jsou plněny všechny legislativní předpisy, které zajišťují přiměřenou míru vlivů.

Posouzen byl stav s max. kapacitami, není omezen rokem 2020.

V ochranném hlukovém pásmu je stanoven režim v souladu s legislativou, nemůže jít o nepřiměřené omezení práv obyvatel.

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

### **Aleš Chamrad**

Předložený posudek je sice obsáhlý svou velikostí, ale v žádném případě se nejedná a není a nemůže se sjednat o žádný pokus o opravdu objektivní hodnocení oznamovatele investičního záměru, neboť se vyjadřuje pouze k některým otázkám formálního zpracování posudku.

Zpracovatel posudku se vyhýbá však prověřování a ověřování všech relevantních skutečností, které by mohly vést k jinému závěru, než který prezentuje oznamovatel ve svém závěru.

Zpracovatel posudku se zejména zcela vyhnul ověření úplnosti a správnosti a vypovídací hodnoty u podkladů a skutečnosti použitých pro zpracování studií předložených oznamovatelem.

Tato skutečnost je zcela markantní u tzv. hlukové studie zpracované společností Techson, ve které je výslovně mj. uvedeno, že vychází z garantovaných vstupních údajů poskytnutých oznamovatelem, aniž by společnost Techson tyto údaje výslovně specifikovala a výslovně garantovala jejich úplnost, správnost a relevantní vypovídací hodnotu.

Lze tedy konstatovat, že zůstává všem s výjimkou oznamovatele a společnosti Techson zcela utajeno, z jakých podkladů bylo při zpracování studie vycházeno.

Hluková studie zpracovaná společností Techson (dále též „Studie“) je tedy zcela neobjektivní, zjednodušující a zavádějící, vycházející výlučně z informací a podkladů poskytnutých oznamovatelem, jejichž správnost, úplnost a relevantnost nebyla nikdy ověřena. Podklady, data a skutečnosti, ze kterých bylo vycházeno nejsou veřejně k dispozici, čímž je zcela znemožněno, aby mohlo dojít k „objektivnímu přezkoumání“ Studie. **Studie je tedy zcela nepřezkoumatelná a nepoužitelná.**

**Vzhledem k tomu, že ostatní odborné výstupy primárně vycházejí ve svých předpokladech ze závěrů Studie, která je chybná a zcela neobjektivní, je zjevné, že jsou zcela chybné taktéž.**

**Hodnocení posudku, že dokumentace oznamovatele je úplná a správná, je zcela zavádějící a irelevantní.** Navíc dokumentace nebyla zpracována v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti. Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

- **nerespektování požadavků MŽP a dotčených orgánů,**
- **nedostatečné a nesprávné vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel**
- **nestanovení maximální kapacity letiště,**
- **neposouzení maximální únosnosti území v okolí letiště zasaženého leteckým hlukem**
- **neposouzení variant provozu a umístění dráhy letiště**
- **neposouzení provozu po roce 2020**

**Zpracovatel posudku v rozporu se zákonem doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru, přestože tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje.** Zpracovatel posuzoval dokumentaci doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.

**V rámci procesu EIA nebyly splněny zákonné termíny,** např. termín pro zpracování posudku byl překročen o cca 350 dnů.

**Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy** ani v Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy a je v rozporu s platným územním plánem VÚC Pražského regionu, údaje uvedené v dokumentaci jsou nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k záměru.

**Zcela nezákonný je postup zpracovatele při posuzování navrhovaného ochranného hlukového pásma (OHP),** protože zpracovatel v rámci posudku zcela přepracoval návrh OHP - proti předané dokumentaci stanovuje jiný rozsah a nové podmínky OHP. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí přepracování dokumentace výslovně zakazuje. Tímto dochází ke změně rozsahu dotčených obcí a území, snižuje se ochrana obyvatel před leteckým hlukem a důsledkem by byla maximální koncentrace provozu do úzkého pruhu území.

**Žáden z posudků či předložené dokumentace nesplňuje požadavky objektivnosti a přezkoumatelnosti stanovené zákonem o znalcích a tlumočnících.**

**Důsledkem nezákonného postupu a nesprávného posudku je, že z procesu EIA nelze zjistit, komu a v jakém rozsahu hrozí omezení ochrany zdraví a dotčení vlastnických práv zřízením OHP.**

Vzhledem k výše uvedenému jsou dokumentace, posudek a navržené stanovisko nesprávné a protizákonné a **požadují vydání nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru.**

### **Vypořádání:**

Garantované vstupní údaje použité pro hlukovou studii jsou zároveň max. kapacitou stanovenou několika podmínkami stanoviska EIA.

Byly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZdr) z roku 2010 – viz vyjádření MZdr.

Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity. Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů.

Posouzení zdravotních rizik bylo provedeno dle odst. 3) zákona č. 258/2000Sb., dle mezinárodních metodik doporučených WHO a dle požadavků příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví (viz vyjádření MZdr).

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

Požadované varianty byly prověřeny a doloženy dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.

Žádná podmínka stanoviska EIA není limitována rokem 2020.

Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.

Vzhledem k vysoce nadstandardnímu rozsahu záměru a velmi velkému počtu vyjádření, která byla nutno vypořádat, nemohly být správně lhůty po dohodě s MŽP dodrženy.

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Proces EIA musí být proveden podle zák. č. 100/2001 Sb.

Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP.

## **Josef Jůza**

1. Vypořádání typické připomínky 3e nepřináší jasný závěr. Podle mého názoru je na místě dokumentaci bez zahrnutí studentů a zaměstnanců suchdolsko-lysolajského areálu (nejde pouze o zmíněnou vysokou školu, ale i další instituce) odmítnout.

2. Ve vypořádání připomínky 1 ing. Bezděka k chybě v příloze 28 se odkazuje na vypořádání typické připomínky 13. To se však jen odkazuje právě na zmíněnou zpochybňovanou přílohu 28.

Ve vypořádání připomínky 1 ing. Boškové se odkazuje na vypořádání typické připomínky 13. To však chyby a nepravdy, na které připomínka upozorňuje, pomíjí. Obdobně i další připomínky občanů upozorňující na chyby a nepravdy jsou vypořádány pouze formálně.

3. K mým připomínkám:

- Protože přeložka ulice K letišti je součástí předložené dokumentace, nemohu souhlasit s výrokem, že požadavek na její řešení tak, aby umožnila přímý příjezd linkových autobusů od MÚK Lipská – Aviatická přesahuje rozsah uvažovaného záměru.

- Platí-li vypořádání požadavku 3 (záměr nelze podmiňovat realizací záměrů jiných investorů), pak je to důvodem k odmítnutí záměru s tím, že není řešena odpovídající infrastruktura povrchové dopravy a že je třeba jej předložit znovu až po jejím vybudování.

- Vypořádání bodu 6 se odkazuje na údajný odborný odhad, aniž by bylo uvedeno, kdo odhad provedl a o jaké údaje se opírá. O lince 119 nemám přesnější představu, protože ji nepoužívám. Z autobusů linek 100, 179 a 225 vystupuje zpravidla kolem poloviny cestujících v zastávce K Letišti a z řady spojů vystupuje v zastávce U Hangáru 25% - 100% cestujících a přesouvá se pár kroků k modrému sloupku linek ve směru Kladno a Slaný (zde se to bude týkat ale menšiny spojů majících přípoj tímto směrem), což lze doložit i fotografiemi vozidel před a za příslušnými zastávkami. Cestující vystupující na zastávce K Letišti v převážné většině přestupují na spoj mimo letištní oblast nebo směřují do obchodního centra. tyto skutečnosti zpochybňují nejen doloženost údajného odborného odhadu, ale i jeho pravdivost vůbec.

Shrnutí:

Ačkoli rozšiřování letiště nemusí být nepřijatelné za všech okolností, vypořádání připomínek podle mého názoru jasně ukázalo, že je na místě vrátit dokumentaci k dalšímu doplnění a že i samotný záměr vyžaduje úpravy, aby se mohl stát přijatelným.

## **Vypořádání:**

1. K vlivu na studenty ČZU je možno konstatovat, že vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity. Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů. Specifické posouzení zdravotních rizik se opírá o odst. 3) zákona č. 258/2000Sb. a je prováděno dle mezinárodních metodik doporučených WHO. Dle těchto metodik se posuzují rizika při celoživotní expozici, což studenti ČZU nesplňují.

2. Posouzení vlivu na ceny nemovitostí bylo provedeno v úrovni potřebné pro proces EIA.

3. Rozvoj navazující infrastruktury je dostatečně řešen několika podmínkami stanoviska EIA.

## **Jiří Miko**

Dne 29.6.2011 jsem se zúčastnil veřejného projednávání dokumentace vlivu stavby paralelní dráhy letiště Ruzyně na životní prostředí. Ministerstvo životního prostředí, vědomo si důležitosti jedné z rozhodujících bitev o obhajobu svého kladného posudku o vlivu stavby druhé ranveje letiště Ruzyně na životní prostředí, určitě nenechalo nic náhodě. Pro očekávané "divadlo" vybralo nezvyklé místo v jedné z plechových hal výstaviště v Letňanech a začátek projednávání ve 14.00. Místo na druhém konci města, daleko od míst a lidí kterých se to týká a navíc v nevhodné době.

Již při vstupu do haly jsme byli překvapeni nutností absolvovat kontrolu zavazadel rentgenem. Nesetkal jsem se s ničím podobným ani na koncertech, ani v kině, tím méně v divadle, takže jak vidíte, nejsou všechna divadla stejná. Teprve později jsem si uvědomil, že příslušní úředníci se patrně domnívají, že mají důvod se obávat o svou bezpečnost v souvislosti s jejich kladným postojem k hlukové a tím i zdravotní devastaci obyvatel a území kterých se výstavba nové dráhy týká.

Úspěšně jsme absolvovali rentgenové uvítání, samopal ani granát nebyl nalezen, úředníci si oddechli. V plechové hale na nás čekalo další překvapení v podobě rozdělení míst k sezení. Blíže k "jevišti" bylo neobsazené rezervé pro státní správu a samosprávu, asi pět řad tj. cca sto čalouněných židlí s opěradlem a se sklápěcími stoly. Za nimi několik řad dřevěných lavic z hoblovaných fošen bez opěradla pro oponenty. Po osmihodinovém sezení na tvrdých lavicích bez opěradel nás bolelo celé tělo. Při té příležitosti bych MŽP rád upozornil, že lidé trpící hlukem z leteckého provozu mají stejnou anatomii sedacích partií, jako úředníci státní správy, možná jim nadměrným hlukem časem změkne mozek, ale zadek určitě ne !

Další překvapení na nás čekalo hned při zahajovací komunikaci. Ukázalo se totiž, že akustika v plechové hale je natolik špatná, že není rozumět ani odpovědím na otázky občanů. Někteří účastníci dokonce začali odcházet. Jak jsem se později dozvěděl, byl ministerstvu nabídnut pro projednávání sál pro 700 lidí v lokaci hlukové zátěže tj. v Praze 6 - Suchdole, ale protože by určitě přišlo hodně lidí s odmítavým stanoviskem k výstavbě nové dráhy, nebyl návrh přijat. V minulosti se podobné případy vždy projednávaly v místě předpokládané expozice a v čase vhodném pro účastníky. Tady se ukázal zájem přesně opačný. Příště bych doporučoval třeba výstavní pavilon v Brně.

V konečné diskusi jsem požádal o vysvětlení některých nejasností, které se mi zdály dosud neobjasněné, možná právě díky "plechové" akustice :

- pro naše uklidnění byl uveden příklad letiště Heathrow, kde jsou okolní obyvatelé ještě více trápeni hlukem (hurá nejsme sami). Jenže vedle uvedeného letiště existuje v Londýně další letiště jménem Gatwick, které má jen jednu VPD a ročně odbaví téměř 3krát více cestujících než Ruzyně. Hranice kapacity dráhy 06/24 je patrně ještě někde jinde. Ještě bych rád připomněl, že plynulost provozu závisí také na přidělených slotech pro jednotlivé lety, což letiště stejně nijak ovlivnit nemůže.

- jedno mimořádné místo mezi evropskými letišti je však nutno Ruzyni přiznat. Chce totiž stavět dráhu směrem k městu, zatímco ostatní letiště mají tendenci přesně opačnou, rozrůstají se co nejdále od měst a hustého osídlení.

- v současné době není nikdo schopen stanovit a hlavně zaručit budoucí maximální kapacitu letiště, protože nikdo není v současnosti také schopen vyloučit jeho budoucí privatizaci a tudíž chování nového majitele. Vyslovil jsem již v minulosti své velké znepokojení nad růstem kapacity letiště nad přijatelnou mez pro okolí v případě jeho privatizace. Pokud cizí investor zaplatí deset miliard za postavení nové dráhy a případně i sto miliard za letiště, jak myslíte že dostane své peníze zpět ? Pochopitelně se bude snažit dráhu (tři dráhy) co nejvíce



využívat, protože každé startující či přistávající letadlo mu bude dráhu splácet. Podobně je to i s ostatními službami. Neuškodí se trochu podívat do historie. Prodej pražského letiště jako celku jedinému strategickému partnerovi schválila bývalá vláda M.Topolánka počátkem června 2008. Odhady prodejní ceny se pohybovaly kolem sta miliard korun. Ale 30. září 2009 poslanecká sněmovna schválila zákaz privatizace letiště. Ale senát hned 5. listopadu hlasoval opačně, zákon se tak opět vrátil k poslancům, kteří ho 30. 11. opět schválili. Hlavním důvodem zastavení privatizace byla obava, aby letiště nebylo prodáno pod cenou, v době finanční krize. V prosinci 2009 prezident Klaus znovu vetoval zákon, kterým sněmovna prodej ruzyňského letiště zakázala a vyjádřil se ve smyslu, že *"Ruzyně rozhodně není majetek nezbytný k zabezpečení potřeb celé společnosti, jak se píše v zákoně, který prosadila ČSSD"*. Rovněž tehdejší předseda vlády Fišer prohlásil v červnu 2009 : *"Budeme určitě jednat o tom, jak pokračovat v privatizaci pražského letiště, protože my se domníváme, že v těch úkonech administrativně-technických je možné a rozumné pokračovat"*. V březnu 2010 sněmovna přehlasovala prezidentem Klausem vetovaný zákon, který to zakazuje. Pro zákaz prodeje hlasovala nejtěsnější nutná většina a zákon prosadila ČSSD až při třetím čtení a kromě prezidenta musela ještě přehlasovat také senát. Zadluženého (5 miliard) státního leteckého přepravce ČSA má pomoci zachránit sloučení s Letištěm Praha, o němž rozhodla 24. 11. 2010 vláda. Rozhodla o vytvoření nové struktury Český aeroholding. České aerolinie se rozdělí na dceřiné společnosti, které se spolu s Letištěm Praha setkají v jednom holdingu. Výsledkem je holding sedmi na sobě nezávislých společností, pro které se **bude hledat kupec, nebo strategický partner**. Vláda 4. května 2011 schválila rozdělení společnosti Letiště Praha na dvě části, tj. na část provozní a na nemovitý majetek, což jsou budovy a vzletové dráhy, které budou vloženy do vznikajícího Českého aeroholdingu. Návrh předložil ministr financí Kalousek a připustil **možnost vstupu strategických či finančních investorů** do české letecké infrastruktury. Podle názoru serveru Česká pozice chce ministerstvo rozdělením společnosti postupným vložím obou částí umožnit vstup zahraničního investora do Letiště Praha. Tím by se obešel zákon zakazující privatizaci letiště. Min. financí to popírá.

Jak silný bude letecký provoz na letišti Praha třeba už v roce 2020 ? Nikdo totiž neví, kdo bude jeho majitelem. A to nás děsí. Věštění z křišťálové koule tady není na místě. Jde totiž hlavně o zdraví těch, kteří v okolí letiště žijí a představa, že budou svým zdravím sponzorovat zisky cizích společností (podle návodu vedení letiště) je skutečně dost neveselá. Jen pro představu : území České republiky od června do srpna 2010 přelétlo 208 tisíc letadel, což je o 4,3 % více než ve stejném období roku 2009. Méně příznivý je však vývoj na letišti Praha. Od června do srpna 2010 bylo 45 tisíc vzletů a přistání, což je o 5,5 % méně než v loňském roce. U síťových dopravců je očekáván nárůst o 7,3%, u nízkonákladových společností o 15% a charterů o 9,4%. Emise skleníkových plynů z letecké dopravy v zemích EU od roku 1990 do roku 2004 vzrostly o 87 %. Čistý zisk Letiště Praha za rok 2010 činil 991 milionů korun. Hluk není podstatný, důležitý je zisk a proto zájem o privatizaci je velký a lobisté mají napilno. Vážně se počítá i s rozvojem nákladové přepravy z dálného východu (Čína, Vietnam, Thajsko ad.) Logistika je již ve vývoji a přinese i vzrůst kamionové dopravy (nejen v okruhu letiště).

- s letadly které přistávají na dráze 24 nemám podstatný problém. Hluk sice existuje, ale je celkem přijatelný, nutnost koexistence si plně uvědomuji. Neudržitelná je situace při startu letadel z dráhy 06. Na veřejném projednávání jsem se dozvěděl, že kvůli zajištění plynulosti provozu jsou letadla při odletu z dráhy 06 odkláněna od standardních odletových tratí a v malých výškách tak prolétají i místa, kde se normálně vyskytovat nemají. Letadla přelétávají ve výšce několika set metrů nad našimi hlavami. Podstatně tím překračují hygienické limity hluku stanovené v § 11 nařízení vlády č. 148/2006 Sb. Porušují tak optimální stanovené odletové tratě s ohledem na hlukovou zátěž území s obytnou zástavbou (hlukové postupy -

noise abatement procedure). Předepsaná standardní odletová trať SID je uskutečňována stoupavým letem v kursu dráhy až do vzdálenosti 22km ( 12DME OKL) od letiště, kde se předpokládá první zatáčka letadla a opuštění kursu dráhy ve stoupání. **Proto požadujeme, aby všechny 1FR odlety z VPD 06 byly prováděny po SID až do stanoveného bodu první zatáčky, kde se letadlo nachází v dostatečné výšce nad zemí** (jako bývalý letec ČSA vím o čem mluvím). Poukazování Letiště Praha na "zajištění plynulosti provozu " chápeme také jako zajištění větších zisků a při srovnání s ohrožením zdraví obyvatelů a negativním ovlivněním využívání jejich pozemků nám připadá postoj Letiště Praha a Řízení letového provozu jako dosti bezohledný a s ohledem na náklady spojené s léčením zasažených obyvatel pro stát dosti nevýhodný. Jistě uznáte, že dobrý pocit z plynulosti provozu na letišti nás dostatečně neuchvacuje, protože nám tuto radost kazí obava, aby nám nespádl při přeletu letadla komín. Navzdory plechové ozvěně "sálu" jsem pochopil informaci, že tento způsob provedení vzletu bude praktikován až do doby, než bude postavena paralelní RWY. Tak jestli jsem to pochopil dobře, až do této doby bude letiště zcela vědomě překračovat hygienické limity hluku z leteckého provozu i mimo ochranné hlukové pásmo letiště ?? Ve jménu "zajištění plynulosti leteckého provozu" ?? To snad není myšleno vážně. Jak letiště využívá monitorovací systém ANOMS8 a jak provádí "track monitoring" ?? Jde tady o peníze až v první řadě a pak teprve o zdraví lidí ?? Co kdyby Letiště Praha vyplácelo zdravotně ohroženým obyvatelům nějakou měsíční "hlukovou " rentu ??

V závěru mé katastrofické vize bych chtěl poukázat na oblibu českého lidu napodobovat vzory v zahraničí. Sám jsem zažil blokádu letištních příjezdů nespokojených obyvatel v blízkosti letišť, kteří protestovali proti nadměrnému hluku postihující jejich obydlí. Něco podobného se dá očekávat i u nás. Pokud hluk přesáhne jejich toleranci a ohrozí zdraví obyvatel, bude nutno aby Letiště Praha ve spolupráci s MŽP čelilo podobným akcím a situaci znovu řešilo. Ohrožení zdraví dětí je poměrně vážná věc a dá se právně snadno uplatnit. Je to škoda vašeho i našeho času. Snad si náš vzájemný vztah ani neuvědomujete, ale v roli žadatele je tady LP , které by se mělo ptát : vážení občané, nebude vám vadit hluk, který způsobuje naše (případně cizí) výrobní zařízení ?? Vy totiž asi plně a ne správně chápete vztah podřízenosti. Představoval jsem si postoj MŽP tak, že již v duchu svého názvu, bude pečovat o životní prostředí a chránit občany před nadměrným hlukem. Představoval jsem si, že MŽP doporučí Letišti Praha nezvyšovat v budoucnu provoz nad přijatelnou mez pro okolní rezidentům. Pro lepší koordinaci devastace životního prostředí a zdraví obyvatelstva bych si dovedl představit i sloučení MŽP následně hned s Ministerstvem zdravotnictví.

### **Vypořádání:**

Veřejné projednání záměru bylo provedeno v souladu se zák . č. 100/2001 Sb.

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

Podmínka stanoviska EIA ukládá:

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)

## Jiří Zeman

Vážení,

součástí výše uvedeného posudku je i vypořádání vyjádření a připomínek jednotlivých územně správních jednotek, dotčených orgánů státní správy, občanských sdružení a i dalších fyzických a právnických osob. Zpracovatel posudku zvolil poměrně efektivní řešení, ve kterém námitky jednotlivých subjektů sloučil do tzv. typických připomínek. Bohužel se tímto způsobem často opomíjí původní smysl připomínky, případně se její význam zdatelně zkreslí.

K dopracovanému posudku mám tyto výhrady:

### 1. Typická připomínka 3e (studenti ČZU)

Problematiku hodnocení zdravotních rizik u studentů České zemědělské univerzity zpracovatel rafinovaně "vypořádává" tak, že údajně v současné době neexistuje vhodná vyhodnocovací metodika. Dále se v materiálu uvádí, že studenti se v daném prostoru vyskytují nedostatečně dlouhou (řádově pouze léta, nikoliv desetiletí), že během roku často opouštějí daný prostor (víkendy, zkoušková období), tudíž expozici hluku budou vystaveny sporadicky. Takto zpracované vypořádání **nelze akceptovat**, zpracovatel tím de facto říká, že studenti v prostoru vůbec neexistují. V opačném případě by šel tento způsob aplikovat v zásadě na všechny případy místních obyvatel, neboť většina z nich je přes den v práci, na víkendy jezdí pryč a několikrát za život se přestěhují.

### 2. Typická připomínka 4 (varianty letiště)

Zpracovatel opakovaně připomíná, že v rámci této dokumentace nebyla a nebude zpracována jiná "aktivní" varianta. Přestože chápu, že tato varianta jako jediná plní požadavky na návratnost investice oznamovatele, považuji za účelné zpracovat dokumentaci i pro jiné **kompromisní provozní varianty**. Např. se nabízí:

- na dráze 06R/24L nebude za standardního provozu pro vzlety a přistání používána, tj. bude tam obdobný dopravní režim, jako je nyní u 13/31
- na dráze 06R/24L bude omezen dopravní režim pouze na období 6-18h ve všední dny, o víkendu nebude v denní době za standardního provozu pro vzlety a přistání používána vůbec

### 3. Typická připomínka 13 (ceny nemovitostí)

Lze jistě souhlasit s větou, že rozbor vlivů záměru není předmětem posouzení žádného limitu životního prostředí. Přesto je nutné konstatovat, že záměr jistě bude mít na hodnotu většiny nemovitostí (zejména uvnitř OHP) negativní vliv. Jistě si lze domyslet, že poptávka po hlukem zasažených domech bude logicky nižší, než by byla u těch nedotčených.

Veškeré posudky (logicky) nezohledňují všechny vyvolané náklady, které se vážou na řešený záměr - mezi nejdůležitější patří zejména investice do kvalitního dopravního napojení letiště (Pražský okruh - SOKP, napojení železnice nebo i metra), tj. řádově desítky miliard. Nedořešenou otázkou jsou i případné kompenzace dotčeným obcím a jejím obyvatelům, určitá rizika lze spatřit i u eventuálních občanskoprávních sporů (např. náhrady za zhoršené bydlení, náklady na zvýšenou spotřebu energií vlivem utěsněných oken).

Na závěr je potřeba si položit otázku, zda ekonomické přínosy dokážou dostatečně převážit nepopiratelná negativa, která by případná realizace záměru s sebou jistě přinesla, resp. zda MŽP nemá primárně preferovat kvalitní životní prostředí před podnikatelskou lobby. MŽP by se ze své povahy mělo více zasazovat o zavedení "hlukových povolenek" pro dopravce/správce letiště, ze kterých by se v zásadě tyto kompenzace hradily.

### **Vypořádání:**

1. K vlivu na studenty ČZU je možno konstatovat, že vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity. Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů. Specifické posouzení zdravotních rizik se opírá o odst. 3) zákona č. 258/2000Sb. a je prováděno dle mezinárodních metodik doporučených WHO. Dle těchto metodik se posuzují rizika při celoživotní expozici, což studenti ČZU nesplňují.

2. Požadované varianty byly prověřeny a doloženy dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.

3. Posouzení vlivu na ceny nemovitostí bylo provedeno v úrovni potřebné pro proces EIA.

Ekonomické vlivy nejsou předmětem posouzení dle zák. č. 100/2001 Sb.

Změny legislativy v oblasti vlivů na veřejné zdraví jsou v gesci MZdr, nikoli MŽP.

### **Zdeňka Klucká, Miloš Klucký**

- nebyla stanovena maximální kapacita letiště

- nebyl vymezen ani omezen rozvoj letiště

- nebyla posouzena únosnost záměru pro životní prostředí a zdraví

- je navrhována nepřiměřená koncentrace nočního i denního leteckého provozu v obydlém území

- nebyl posouzen vliv záměru po roce 2020 a přitom je navrhována nepřiměřená koncentrace noč. i denního let provozu v obydlém území

- nepřiměřené a trvalé omezení práv obyvatel na ochranu zdraví a vlastnických práv v ochranném hlukovém pásmu

Jsme zásadně proti. Je-li let.provoz v činnosti, hluk je takový, že nelze v noci spát při otevřeném okně a to je pouze zlomek toho, co musíme trpět.

### **Vypořádání:**

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

Rozvoj letiště je omezen především max. kapacitou, podmínkami návrhu OHP a řadou dalších podmínek stanoviska EIA.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování

životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

Nepřiměřená koncentrace nočního i denního leteckého provozu v obydleném území nebyla v procesu EIA potvrzena. Jsou plněny všechny legislativní předpisy, které zajišťují přiměřenou míru vlivů.

Žádná podmínka stanoviska EIA není limitována rokem 2020.

V ochranném hlukovém pásmu je stanoven režim v souladu s legislativou, nemůže jít o nepřiměřené omezení práv obyvatel.

## **Petrovi a Marie Dejdarová**

Vážení,

Seznámili jsme se s aktuálním posudkem a stanoviskem k záměru „Paralelní RWY 06R/24L Letiště Praha Ruzyně“ (dále jen „Posudek“) a musíme konstatovat, že Posudek neodstranil a neřeší zejména následující základní nedostatky záměru:

- Nebyla stanovena maximální kapacita letiště.
- Nebyl vymezen ani omezen rozvoj letiště.
- Nebyla posouzena únosnost záměru pro životní prostředí a zdraví.
- Je navrhována nepřiměřená koncentrace nočního a denního leteckého provozu v obydleném území.
- Nebyl jakkoliv posouzen vliv záměru po roce 2020.
- Nepřiměřené a trvalé omezení práv obyvatel na ochranu zdraví a vlastnických práv v ochranném hlukovém pásmu dokumentace v rozporu s platnou územně plánovací dokumentací.

Posudek považujeme za neobjektivní, dle našeho názoru je zpracován spíše jako obhajoba dokumentace, doplňuje ji a přepracovává.

V souladu s výše uvedeným žádáme, aby Záměr byl doplněn o chybějící údaje a přepracován tak, aby byl v souladu s platnou územně plánovací dokumentací a byla přiměřeně chráněna práva obyvatel dotčených území.

## **Vypořádání:**

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

Rozvoj letiště je omezen především max. kapacitou, podmínkami návrhu OHP a řadou dalších podmínek stanoviska EIA.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

Nepřiměřená koncentrace nočního i denního leteckého provozu v obydleném území nebyla v procesu EIA potvrzena. Jsou plněny všechny legislativní předpisy, které zajišťují přiměřenou míru vlivů.

Žádná podmínka stanoviska EIA není limitována rokem 2020.

V ochranném hlukovém pásmu je stanoven režim v souladu s legislativou, nemůže jít o nepřiměřené omezení práv obyvatel.

### **PhDr. Tomáš Opočenský**

Po podrobné analýze bych si dovolil vznést následující připomínky k posudku EIA pro rozšíření letiště Praha-Ruzyně. Dosavadní verze posudku nebere v úvahu skutečnost, že paralelní dráha by znamenala zásadní rozšíření tzv. ochranného hlukového pásma, což by znamenalo zásah do ústavně chráněných majetkových práv občanů Suchdola i dalších obcí a omezilo nakládání s nemovitostmi. Posudek nijak neproblematizuje rozšíření OHP na obydlené oblasti m.č. Suchdol a dalších, areálu ČZU, a tím popírá vlastní účel EIA. Navíc je rozšíření v rozporu s dosud platnou dokumentací pro územní plánování, která byla navíc v rozporu se zákonem během řízení doplňována.

Z výše uvedených důvodů očekávám přehodnocení původního posudku MŽP a vyjádření k výše uvedeným námitkám.

### **Vypořádání:**

Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

### **Šestákovi a Vladislava Váchová**

K zveřejněnému posudku vyjadřujeme pochybnosti o úplnosti, objektivnosti a správnosti posudku.

### **Vypořádání:**

Posudek EIA byl zpracován v souladu s požadavky zák. č. 100/2001 Sb.

### **Vikovi**

#### **A) Zpracovatel posudku řádně neproověřil splnění požadavků**

Zpracovatel nesprávně hodnotil splnění požadavků zejména Ministerstva životního prostředí (MŽP), Ministerstva zdravotnictví (MZ) a vypořádání připomínek veřejnosti, které vyplynuly z projednávání dokumentace v r. 2008.

### **A1) Nesplnění požadavků MŽP**

MŽP ve svém stanovisku z 13.3.2008 pod zn. 21550/ENV/08 MŽP na úvod uvedlo „*zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat, je nutné tuto dokumentaci doplnit tak, aby zpracovatel posudku měl k dispozici veškeré údaje*“ a požadovalo doplnit dokumentaci. Následující požadavky MŽP na doplnění

nebyly v doplněné dokumentaci splněny:

- a) stanovit maximální kapacitu a limity záměru
- b) stanovit maximální únosnost území
- c) stanovit meze pro růst letiště
- d) vyhodnotit maximální možný rozvoj letiště
- e) prověřit a doložit varianty (dráhy, nákladní dopravy, přeměny letiště)
- f) variantně posoudit různé kombinace provozu na dráhách
- g) vyhodnotit kumulativní vlivy
- h) prověřit množství obyvatel
- i) vypořádat veškeré připomínky a požadavky ve vyjádřeních k dokumentaci

Na závěr stanoviska MŽP opakovaně uvádí „*Doplněná dokumentace musí zohlednit a vypořádat veškeré relevantní připomínky a požadavky obsažené ve vyjádřeních ...*“

Posudek se k jednotlivým požadavkům ani ke stanovisku MŽP jako celku nevyjadřuje. Toto stanovisko, nejdůležitější pro hodnocení doplnění dokumentace, není v posudku ani uváděno.

Je zjevné, že bez splnění výše uvedených požadavků na doplnění nelze v podstatě záměr vůbec posoudit a navrhnout stanovisko k záměru. Že požadavky MŽP nebyly při doplnění dokumentace splněny, je naprosto zjevné ze samotného textu posudku, viz např. protizákonné doplňování dokumentace až v rámci posudku, zjevné dlouhodobé obcházení únosnosti území, přepracovávání dokumentace (návrhu OHP), vypořádávání připomínek z projednání v roce 2008 namísto v doplněné dokumentaci až v rámci posudku, pokus naformulovat pro účely posudku maximální kapacitu, nesprávné a neúplné počty obyvatel v dokumentaci i v příloze 5 posudku, atd. Zpracovatel posudku ani přes porušení zákona (nedodržení termínů pro zpracování posudku, doplňování a přepracování dokumentace v posudku) neobhájil úplnost a správnost dokumentace.

### **A2) Nesplnění požadavků Ministerstva zdravotnictví**

MZ jako dotčený úřad ve svém vyjádření (str. 419 posudku) doporučuje v rámci posudku doplnit hodnocení zdravotních rizik o další variantu, aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, objasnit rozsah navrhovaného pásma a

předložit podklady k limitním nočním izofonám.

K tomuto doporučení je nutno uvést:

- doporučení MZ se zjevně netýká pouze informací vyplývajících z dokumentace, ale je požadováno vypracovat novou variantu a aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, evidentně se požaduje změna a doplnění dokumentace. MZ doporučuje provést doplnění, které zákon 100/2001 Sb. výslovně zakazuje a na zákaz doplňovat dokumentaci v rámci posudku byl oznamovatel výslovně upozorněn MŽP, viz výše. MZ nemůže ve svých doporučeních a požadavcích vyžadovat porušení zákona a i v případě, že by toto učinilo, nelze tato

protizákonná doporučení ze strany zpracovatele akceptovat. Odpovědnost za zpracování posudku v souladu se zákonem nese zpracovatel bez ohledu na doporučení MZ.

- ve vztahu k ochrannému hlukovému pásmu (OHP) MZ nepožadovalo jeho změnu (nezákonně provedenou v rámci posudku), ale pouze objasnění velikosti OHP; odkaz na požadavky MZ je nepravdivý, požadavek nebyl splněn,

- aktuální informaci o stavu jednání s dotčenými obcemi posudek neobsahuje, požadavek nebyl splněn

Zpracovatel v případě vyjádření MZ nepožadoval vrácení dokumentace k doplnění a v rozporu se zákonem dokumentaci sám doplnil a dokonce přepracoval návrh OHP i nad rámec požadavku MZ.

### **A3) Nevypořádání připomínek**

Připomínky veřejnosti nebyly v doplněné dokumentaci řádně vypořádány, zpracovatel posudku opět nepožadoval vrácení dokumentace k doplnění. Nevypořádané připomínky veřejnosti se týkaly např. kapacity letiště, únosnosti území, nedostatečných podkladů u vyhodnocení vlivů na zdraví, neúměrného rozsahu OHP a bylo na ně opakovaně upozorněno při projednání v roce 2010.

Přestože byl zpracovatel posudku v připomínkách k doplněné dokumentaci na chyby v dokumentaci, nesplnění požadavků dotčených orgánů a nevypořádání připomínek upozorněn, nepožadoval doplnění dokumentace a přestože zpracovatel v rozporu se zákonem dokumentaci doplnil a přepracoval, je nadále neúplná.

## **B) Nedostatečné a nesprávné vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel**

### **B1) Neposouzení únosné míry zdravotních rizik**

V celé dokumentaci i v posudku chybí vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, přestože je tento zákon velmi často citován. Nebylo provedeno jednoznačné vyhodnocení, zda záměr splňuje platné hygienické limity či nikoliv, v jakém případně rozsahu, kolik obyvatel bude takto postiženo a zda je překročení hygienických limitů přípustné či nikoliv a za jakých podmínek. Veškeré údaje o vlivech na zdraví jsou vztahovány k deskriptorům, pro které není v ČR stanovena celospolečensky únosná míra ohrožení zdraví, posudek dokonce výslovně uvádí, že nehodnotí hygienické limity, které tuto míru ohrožení zdraví v ČR stanovují.

Vzhledem k tomu, že pro orgány hygienické služby nejsou relevantní teoretické modely ani akademické úvahy o dílčích vlivech hluku, ale pouze zákonem stanovené limity a ukazatele, dokumentace neposkytuje dostatek podkladů pro vyjádření příslušných orgánů ochrany zdraví ani neposkytuje podklad pro případná další řízení. Autoři se nad rámec zákona zabývají vědeckými problémy a nejistotami všeho druhu, ale základní posouzení dle platných hygienických limitů provedeno nebylo. Právě hygienické limity jednoznačně a závazně stanovují celospolečensky přijatelnou úroveň zdravotních rizik a není důvod je jakkoliv nahrazovat nezávaznými teoriemi vytvořenými na základě chybných vstupních dat. Navrhovaný vznik OHP totiž rozhodně neznamená, že pro obyvatele v OHP by měla platit jiná kritéria pro hodnocení zdravotních rizik z hlukové zátěže.

Většina teorií o vlivech a různých účincích na zdraví byla nebo měla být zohledněna při přípravě hlukových limitů dle nařízení vlády 148/2006, které souhrnně stanovují přijatelnou míru ohrožení lidského zdraví ať již v okolí letiště nebo komunikace. Z tohoto pohledu není vůbec zřejmé, proč se zpracovatelé pouštěli do složitých hodnocení, které nevedly a ani nemohly vést k žádným praktickým závěrům. Pokud chtěli vyvrátit správnost hygienických



limitů nebo je nahradit něčím jiným, jaksi mimo rámec zákona, tak se jim to zjevně nepodařilo.

## **B2) Protizákonné doplnění a přepracování dokumentace v rámci posudku**

Dokumentace záměru byla předložena 4.1.2010 a byly k ní uplatněny zcela zásadní připomínky ze strany dotčených orgánů i veřejnosti, které zpochybnilly správnost a úplnost vyhodnocení vlivů záměru na zdraví obyvatel. Rozsah nedostatků a chyb v doplněné dokumentaci projednávané v roce 2010 byl i pro zpracovatele posudku zjevně takový, že nebyly řešitelné bez doplnění dokumentace, což je postup jasně definovaný v zákoně č. 100/2001 Sb. - dokumentace se v zákonem stanovené lhůtě vrátí oznamovateli a opět předloží veřejnosti k připomínkování. Zpracovatel posudku dokumentaci tak jak mu ukládá zákon, nejenže nevrátil, ale sám přistoupil k protizákonnému doplnění a přepracování dokumentace v rámci posudku. Doplnění dokumentace je zjevné, jedná se zejména o přílohy posudku č. 5 a 6, deklarované jako „přílohy v samostatných svazcích“.

Zákonem stanovený postup byl ze strany zpracovatele posudku i dokumentace zcela jednoznačně porušen, v rámci předkládaného posudku došlo k přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel, jedné z naprosto zásadních věcí pro rozhodování o záměru.

## **B3) Pochybení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví**

Příloha 5 posudku Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví 20/Ing. DP/2009 „PARALELNÍ RWY 06R/24LPRAHA

RUZYŇĚ" (dále jen příloha 5) představuje nezákonný pokus o doplnění dokumentace a nemělo by k ní být přihlíženo v rámci posudku ani při veřejném projednání posudku. Přesto pro úplnost uvádíme a zdůrazňujeme, že ani příloha 5 neodstraňuje trvalé nedostatky v hodnocení vlivů na zdraví obyvatel. Jedná se zejména o následující problémy v hodnocení vlivů na zdraví obyvatel:

### **B3.1. Neznalost rozsahu záměru, jeho okolí i vývoji území**

#### **a) nedostatečné podklady o území**

- zpracovatelka vyhodnocení vlivů na zdraví (dále jen zpracovatelka) nadále pracuje s údaji z roku 2006, přičemž v území probíhá rozsáhlá výstavba a tím dochází ke zvýšení počtu obyvatel. Počty osob z roku 2006 jsou zcela zastaralé a neaktuální, pro posouzení vlivu záměru již nevhodné a překonané

- MŽP bylo již v minulých letech upozorněno na problematiku neaktuality posuzovaných dat, která byla způsobena protahováním procesu EIA. V roce 2011 zpracovaný posudek vycházející ze stavů v roce 2006 posuzuje stav zcela odlišný od aktuálního stavu území v okolí letiště. MŽP požadovalo aktualizovat současný stav již v dokumentaci (posun současného stavu 2004 na stav k roku 2006), nyní se stal i stav z roku 2006 již také zcela neaktuální,

- rozvoj letiště a jeho vlivy na využití území v jeho okolí (funkce pro bydlení, školy, univerzity, ústavy AV, zdravotní zařízení, ..) není vymezen v územně plánovací dokumentaci. V okolí letiště se v souladu s územními plány nadále staví především obytná zástavba či rozšiřují školské areály. K výstavbě dochází i ve stávajícím ochranném hlukovém pásmu (OHP). V územních plánech Prahy a ani Středočeského kraje není pro území kolem letiště zasažené leteckým hlukem zaneseno a ani navrhováno omezení výstavby tak, aby cíleně docházelo ke snižování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem, počet obyvatel nadále trvale narůstá,

- počty odhadovaných osob v roce 2020 jsou zjevně podhodnoceny, např. pro Suchdol je v dokumentaci v roce 2020 prognózováno 6.524 obyvatel, ovšem tento počet byl překročen již v roce 2010, kdy ČSÚ uvádí k 31.12.2010 6.699 obyvatel. Dále jsou tyto odhady i dle sdělení zpracovatelky odhady neúplnými, některé lokality zcela chybí, např. Lysolaje,
- zpracovatel posudku a ani dokumentace nevymezují a neomezuje rozvoj a kapacitu letiště po roce 2020, rozšíření letiště o paralelní dráhu není zaneseno v Zásadách územního rozvoje a v Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy, přičemž se jedná o dlouhodobý záměr na 50 a více let s potenciálem navýšení na 400 000 a více pohybů za rok, který se posuzuje v podstatě pouze k době uvedení záměru do provozu. Jedná se o zjevné porušení principů posuzování vlivů na životní prostředí, ze zákona 100/2001Sb. (EIA) vyplývá, že záměry se posuzují při výstavbě, provozu i jejich odstraňování, Vládou ČR, Středočeským krajem ani Hlavním městem Prahou nejsou jakkoliv upřesněny požadavky na kapacitu letiště, které by po řádném projednání v rámci Zásad územního rozvoje a Územního plánu Prahy odůvodnily zásah do práv na ochranu zdraví a do vlastnických práv obyvatel v okolí letiště.

#### **b) Nedostatečné a zmátečné vymezení záměru v dokumentaci:**

- zpracovatel posudku k záměru i samotná dokumentace v rozporu s požadavky na ochranu zdraví upouští od jakékoliv regulace činností v OHP, nepožaduje omezení využívání území tak, aby docházelo ke snižování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem tzn. nestavět byty, rod. domy, školy, zdravotnická zařízení,
- zpracovatel posudku a samotná dokumentace připouští zvyšování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem v rámci celého navrhovaného OHP bez ohledu na zdravotní rizika a přesouvá odpovědnost na hygienické orgány,
- jednoznačný požadavek MŽP na stanovení maximální kapacity záměru nebyl v dokumentaci opět splněn. Na této skutečnosti nemůže nic změnit ani slovní ekvilibristika v posudku - nadále se posuzuje jakýsi cílový stav provozu k roku 2020, tedy v podstatě zase nejmenší možný provoz pár měsíců po zprovoznění nové dráhy. Letiště s dvěma paralelními drahami a jednou příčnou se zajisté nebuduje na stav provozu k roku 2020 (ekonomický nesmysl), jedná se o dlouhodobý záměr s neomezeným provozem na desítky let,
- zpracovatelka vlivu hluku na zdraví zjevně neměla ani v dubnu 2010 k dispozici změnu návrhu OHP, kterou výslovně navrhuje až posudek a návrh stanoviska a která ve své podstatě znamená jednoznačně nižší ochranu obyvatel před leteckým hlukem oproti návrhu letiště v dokumentaci (!?). Zpracovatelka tedy posuzovala jiný stav záměru, než na který je zpracován posudek.,
- obyvatelé a obce v okolí letiště jsou 5 let informováni o návrhu OHP, který byl náhle posudkem změněn, bez jakéhokoliv projednání s veřejností a s obcemi; změna návrhu vymezení OHP v rámci posudku je nepřijatelná a mate veřejnost, nový "návrh vymezení OHP" není v posudku ani vyznačen,
- nadále přetrvává nedostatek podkladů z hlukových studií o nižších hladinách hluku, zpracovatelka tak nemá k dispozici úplné podklady pro hodnocení vlivů na zdraví.

#### **Shrnutí:**

**V dokumentaci nejsou správné počty obyvatel v okolí letiště, není zřejmý návrh OHP, není zřejmý počet letů, není zřejmá únosnost území, záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací (ÚPD). Zpracovatelka v podstatě nemá co posuzovat a vytvářet za této situace ryze teoretické závěry o vlivu na zdraví je u tohoto dlouhodobého záměru nepřijatelné.**

### **B3.2. Nesoulad s ÚPD**

Zpracovatelka posuzuje území zasažené nadlimitním hlukem, které je zjevně zatíženo jiným rozsahem a rozložením provozu na dráhách, než který je vymezen izofonou 60 dB ve schválené závazné části ÚP VÚC Pražského regionu, část "hlavní výkres" a též výkres "Doprava". Izofony neodpovídají rozložení a rozsahu provozu v dokumentaci záměru a to v noční ani denní době. V případě nové dráhy je nesoulad hlukové zátěže zcela zjevný. Dokumentace a platný ÚP VÚC vymezují co do rozsahu a organizace provozu dva zcela rozdílné záměry.

### **B3.3. Zpracovatelka nehodnotí OHP z hlediska ochrany obyvatel**

#### **a) nepřijatelné snížení ochrany zdraví obyvatel**

Posudek v rozporu se zákonem přepracovává dokumentaci záměru a mění navrhovaný rozsah Ochranného hlukového pásma (OHP), viz str. 63 posudku s jednoznačným textem zpracovatele. Posudek mění návrh z dokumentace a zmenšuje OHP výhradně na plochu ohraničenou vypočtenými teoretickými limitními izofonami, které jsou v rozporu se skutečným a měřením potvrzeným stavem.

Tato skutečnost zcela jednoznačně znamená snížení ochrany obyvatel před hlukem, protože provozovatel ani hygienické stanice nejsou schopni garantovat nepřekročení limitní hladiny hluku za hranicí OHP. Při stanovené nepřesnosti měření leteckého hluku +/- 3 dB nelze vyloučit překročení hluku za hranicí OHP a to až ve vzdálenosti řádově km od hranice OHP. Ve smyslu dopisu Ministerstva zdravotnictví ze dne 23. 7. 2007 č.j. 32.0-21.6.2007/23679, kde je jednoznačně v otázkách vydávání stanovisek KHS uvedeno, že nejistota měření musí jít i na základě jednání v této věci dne 9.2.2007 na Min. zdravotnictví k tíži žadatele (viz příloha s kopií dopisu Veřejnému ochránci práv), je takto vymezené OHP zcela nepřijatelné, nejistoty měření jdou k tíži obyvatel.

Z hlediska ochrany zdraví je ponechán návrh OHP, ať již původní nebo přepracovaný, ze strany zpracovatelky zcela bez povšimnutí, přestože právě rozsah a podmínky OHP jsou z hlediska zdraví obyvatel zcela zásadní a přepracovaný zcela nesmyslný návrh OHP jde proti zájmům obyvatel. Aby bylo možné garantovat hluk mimo OHP pod 50 dB, musela by být závazně uplatněna zcela zásadní podmínka, že při kontrole dodržení hlukových limitů nesmí naměřená hodnota hladiny hluku na hranici OHP překročit 47 dB v noci resp. 57 dB ve dne.

Ani tato podmínka by v návrhu OHP však nezohledňovala maximální hladiny hluku v noci a jejich negativní vliv na spánek obyvatel a to i mimo OHP.

#### **b) Nejistoty výpočtu, měření i metodiky jdou v neprospěch zdraví obyvatel**

Pochybnosti a nejistoty uváděné v dokumentaci, nedostatečné podklady, neúplná metodika, včetně nejistoty měření hluku jdou v neprospěch ochrany zdraví, veškerá rizika matematických modelů, odhadů, ... jdou zmenšením OHP v neprospěch obyvatel. Zmenšení OHP při stejných parametrech provozu bylo provedeno v příčném směru, délka OHP rozhodující pro rozsah provozu zůstala v podstatě zachována. Zpracovatel posudku zcela ignoroval fakt, že při tomto návrhu OHP, stávající legislativě a způsobech měření hluku dává návrh provozovateli k dispozici dvojnásobnou kapacitu dráhového systému proti posuzovanému stavu. Nejistota měření +/-3dB představuje, převedeno na počet letů, dvojnásobek vypočteného množství pohybů, tedy astronomické číslo 550 000 pohybů za rok, aniž by provozovatel porušil hygienické limity hluku. Porušení limitů by bylo zjištěno až při naměření hladiny hluku 53,01 dB v noci, resp. 63,01 dB ve dne na hranici OHP .

#### **B3.4. Nepřezkoumatelnost dokumentace**

Z dokumentace není zřejmé, která část platí, která byla přepracována a která nahrazena, co je doplnění a co všechno vlastně platí. Připomínáme, že přepracování a doplnění je v rámci posudku zákonem zakázáno stejně jako účast zpracovatele dokumentace na zpracování posudku.

#### **B3.5. Skoková zátěž území**

Zpracovatelka zcela opominula další podstatnou skutečnost - na části území Suchdola i dalších obcí se bude jednat o skokové, jednorázové zatížení území nadlimitním hlukem z provozu v rozsahu 150 000 pohybů za rok, což může přivodit řadu velmi závažných potíží. V území se najednou objeví celoroční hluková zátěž, která již nikdy nepřestane - důsledky a zátěž pro lidský organismus jsou evidentně velmi negativní.

#### **B3.6. Opominutí a podcenění maximálních hladin hluku**

Zpracovatelka vcelku konzistentně mlčí o maximálních hladinách hluku a neustále bagatelizuje úroveň hladin pod 50 dB, přestože i tyto hladiny hluku pro obyvatele znamenají, že v noci v tomto území přeletí kolem 25 letadel o maximálních hladinách 70 - 80 dB a jednorázový hluk ve vnitřních prostorách staveb, tedy v noci i při zavřených „protihlukových“ oknech, dosahuje hodnot kolem 40 dB. Maximální hladiny hluku v noci jsou evidentně nejvíce rušivý a zdraví škodlivý prvek leteckého provozu, přesto nejsou v rámci dokumentace a posudku řešeny. Maximální hladiny hluku jsou deskriptor doporučený směrnicí EU právě pro hodnocení nočního hluku. Nebyly však zcela zjevně brány v potaz ani při přepracování návrhu OHP zpracovatelem posudku, protože jeho návrh při stejné intenzitě provozu jednoznačně snižuje ochranu obyvatel v okolí letiště a to i před maximálními hladinami hluku.

#### **B3.7. Nedostatečné, nepřesné a nesprávné hodnocení nočního hluku**

Vliv nočního hluku je v rámci celého vyhodnocení vlivů na zdraví zcela nesprávně analyzován, modelován i hodnocen.

Snadno doložitelná fakta jsou následující:

- noční provoz na letišti se má dle všech informací v dokumentaci snižovat - má se omezit počet nočních letů o 30 % proti roku 2008 na deklarovaných 40 za noc, předpokládají se tišší letadla,
- stávající OHP končí před zástavbou Suchdola a limity hluku za hranici OHP nebyly překročeny ani při 49 – 57 pohybech za noc v letech 2006- 2010. Toto potvrzují autorizovaná měření hluku letiště, autorizovaná měření hygienických stanic i 2 zprávy o hlukové situaci na letišti Praha -Ruzyně v letech 2006-2009 dle zák. o civilním letectví,
- rozšiřovat současné OHP nebylo nutné ani při 57 nočních pohybech na letišti v roce 2008 a hlučnějších letadlech,
- legislativa je z hlediska výše limitů stále stejná,
- stejná zůstává stará dráha RWY 06L/24R i její osa.

Přesto se v dokumentaci a nyní i v posudku nadále navrhuje prodloužit OHP v ose staré dráhy o více než 2 km až k Vltavě a to právě z důvodu nočního hluku. Navíc nejnověji zpracovatelce vyšlo, že při stejné metodice hodnocení, stejném počtu obyvatel v daném území, stejné zastavěnosti, sníženém počtu nočních letů a při provozu tišších letadel bude počet obyvatel zasažených nočním hlukem vyšší než v roce 2006.

Srovnávání stejným způsobem teoreticky vypočtených izofon z roku 2006 a 2020 dle požadavku MZ naprosto neřeší podstatu problému, na který upozorňuje veřejnost, protože se stále jedná zejména o rozpor mezi stavem izofon z roku 2006 a 2020 a autorizovaným měřením zjištěnými hladinami hluku v letech 2007 - 2010, které potvrdily dostatečný rozsah stávajícího OHP.

Přes výše uvedené zjevné zásadní nesrovnalosti mezi teoretickým hlukovým modelem, návrhem OHP, teoriemi o počtu osob a reálným ověřeným stavem, nebyl tento "hlukový paradox" vysvětlen ani odstraněn.

### **B3.8. Vznik OHP v minulosti**

Stávající OHP bylo navrženo na základě materiálů zpracovaných stejnou odbornou firmou na hluk na letecký hluk jako současný návrh v dokumentaci. V době přípravy a vyhlášení OHP před 12 lety hlukové modely počítaly s mnohem nižším provozem, s jinými podmínkami nočního provozu (pravidlo 3+3 pohyby za noční hodinu), navíc ještě v podmínkách o 5 dB vyšších hlukových limitů. Tehdy navržené OHP ale platí dodnes a:

- prokazatelně bez problémů vyhovuje pro noční provoz i při 57 pohybech za noc,
- prokazatelně a s rezervou vyhovuje i pro denní provoz 160 000 pohybů za rok,
- přestože i v době vyhlášení OHP platil zákon 100/2001 Sb., žádná EIA neproběhla, stejně jako neproběhla ani při postupném navyšování provozu v minulých letech,
- přestože se provoz na letišti zvýšil za posledních 10 let ze 100 000 na 175 000 pohybů za rok, OHP z roku 1999 stále vyhovuje a to i při přísnějších hlukových limitech (snížení limitu o 5 dB znamená pro provozovatele možnost méně než polovičního provozu!)
- zejména denní provoz by z hlediska rozsahu současného OHP mohl být i dvojnásobný, aniž by provozovatel narazil na prokazatelné překročení limitů hluku mimo OHP,
- přes zvýšení provozu na 175% původního stavu nikoho nenapadlo ani nenutilo (při platnosti stejného zákona o posuzování vlivů na životní prostředí) posuzovat nárůst provozu na letišti Praha - Ruzyně procesem EIA.

V roce 1999 bylo evidentně rovněž navrženo předimenzované OHP neodpovídající tehdy posuzovanému provozu a nyní je opět navrhováno OHP na kapacitu, která neodpovídá deklarovanému provozu, která může být násobně vyšší než stav udávaný v dokumentaci jako cílový stav k roku 2020. Zpracovatel posudku se od provozu po roce 2020 distancuje a uvádí:

#### **a) při navýšení provozu bude nová EIA**

- zákon ale formuluje tuto povinnost velmi volně, neupravuje ani podmínky pro vznik této povinnosti, v minulosti to bylo provozovatelem zcela ignorováno, viz výše,
- jestliže bude vše v souladu se zákonem v důsledku rozsáhlého návrhu OHP, nebude důvod pro novou EIA,
- posudek žádnou povinnost provést EIA zaručit, slíbit ani uložit nemůže,

#### **b) cílová kapacita k roku 2020 je maximální kapacita,**

- posudek nemůže měnit nebo předefinovávat dokumentaci, zejména nemůže posuzovatel dle potřeby upravovat předmět posuzování,
- tato "kapacita" je i dle posudku maximální pouze pro proces EIA a jen k roku 2020, další roky předkládaná EIA výslovně neřeší,
- maximální nebo požadovaná kapacita letiště není nikde stanovena

Nové posouzení EIA, jak uvádí zpracovatel posudku (str. 121) nemusí již být nikdy provedeno, protože zejména při plynulém nárůstu provozu a velkém OHP tato povinnost provozovateli ani nevznikne. Jedná se o pokus o opakování stejného scénáře jako v roce 1999, jehož hlavním záměrem je nyní vytvořit rozsáhlé OHP.

### **B3.9. Hodnocení "variant"**

Úvodem je nutno uvést na pravou míru název "varianta" užívaný ve vyhodnocení v příloze 5 posudku – Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví. Zcela jednoznačně se nejedná o variantu záměru, který je předkládán a hodnocen jako invariantní, ale o pouhé vytvoření druhého, zcela nereálného stavu počtu obyvatel předmětného území v roce 2020. Manipulace s pojmem varianta je velmi zavádějící pro veřejnost, protože ve vyhodnocení v příloze 5 se nejedná o hodnocení, výběr či doporučení nějaké varianty, ale o posouzení vlivů na zdraví obyvatel po realizaci předkládaného invariantního záměru a srovnání se současným stavem území.

Dále k posuzování "variant":

- posuzovány jsou různé stavy území a provozu, přičemž stav z roku 2006 již není aktuální a pravdivě nevypovídá o současném stavu území (velký rozvoj bydlení v letech 2006 - 2009),
- nemá žádný význam zkoumat vliv záměru v roce 2020 na stejný počet obyvatel, jaký byl v roce 2006, protože takový stav nikdy nenastane. Vypovídací hodnota srovnání je v případě, kdy nejsou varianty záměru ani provozu a nehledá se optimální řešení, prakticky nulová,
- vytváření teoretických stavů území, které prostě nemohou nikdy nastat je zbytečné a jejich použití pro hodnocení vlivů záměru na zdraví z hlediska počtu osob zasažených hlukem je zcela nesmyslné.
- variantu s nárůstem obyvatel k roku 2020-B, v dokumentaci zcela zjevně podhodnoceným, dokonce nepovažuje zpracovatelka ani za nutnou doplňovat, protože *"se ukázala v průběhu zpracování značně zkreslující a bez výpovědní hodnoty"*. Bez komentáře.
- není chybou veřejnosti ani úřadů, že oznamovatel protahuje proces EIA a není schopen předložit řádnou a aktuální dokumentaci a pořídit si podklady - vymlouvat se na nedostatek podkladů je po minimálně 6ti letech přípravy dokumentace nepřijatelné,
- opakovaně se projevuje skutečnost, že bez vymezení záměru v územní plánovací dokumentaci (ÚPD) nelze reálně posoudit záměr na stupni EIA, protože pro to prostě nejsou podklady. Zpracovatelka evidentně neví, jaký záměr má posuzovat a jaký rozvoj území je předpokládán v okolí letiště. Místo toho se utápí v teoretických úvahách typu - jestliže by byl počet obyvatel z roku 2006 (již dávno překonaný) stejný i v roce 2020, tak ...

Vyhodnocení v příloze 5 je nesmyslně založeno zejména na podivném srovnávání obyvatel zasažených hlukem v roce 2006 (stavu 5 let starého) se stavem, který nemůže nikdy nastat (2020-A). Srovnání se stavem počítajícím s reálným nárůstem obyvatel v roce 2020 (2020-B), tedy zjevně a jednoznačně potřebné a naprosto základní srovnání, nemohla totiž zpracovatelka provést, protože po 6 letech přípravy dokumentace nemá z několika lokalit k dispozici podklady o počtu obyvatel a v jiných lokalitách jsou tyto údaje zoufale nepřesné (např. podklady v příloze uvádějí pro Suchdol odhad pro 2020B - 6524 obyvatel - skutečnost k 31.12. 2010 - 6699 obyvatel !, odhad z roku 2009 byl tedy překročen již po dvou letech ...). Hodnocení vlivu na obyvatelstvo v roce 2020 je vzhledem k fatálním chybám a použitým "předpokladům" neúplné a nepoužitelné pro rozhodování o zdraví obyvatel.

### **B3.10. Závěr přílohy 5 posudku „PARALELNÍ RWY 06R/24L-PRAHA RUZYŇ" - Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, 20 /Ing. DP/2009**

## **K jednotlivým bodům závěru:**

### **ad 2) závěry jsou nepřesné a zavádějící:**

- odhadovat stav v jednotlivých lokalitách Suchdola je bez znalosti závazných příletových a odletových tratí nesprávné, zejména v případě startů jsou trasy nevypočitatelné a v posudku je dokonce uvedeno, že se počet startů nad Suchdolem má proti současnému stavu zvýšit,

- zátěž jižně od letiště se sníží z minimální na ještě menší za cenu koncentrace provozu do jednoho obydleného území - jižně od letiště je v obydleném území nepřijatelných současných cca 7% celkového provozu, na východ a západ od letiště nevadí zpracovateli a zpracovatelce ani 47 % provozu.

**ad 3) Zpracovatelka konstatuje, že se mírně sníží zátěž území nočním hlukem.** Jedná se o zjevnou nepravdu či záhadu, z dokumentace i z posudku jednoznačně vyplývá předpoklad zvýšení nejvýše rušivého nočního hluku v této oblasti proti současnému stavu a právě z tohoto důvodu se zde zásadním způsobem prodloužuje OHP, noční izofona 50 dB je prodloužena na stávající dráze o 2 km až k Vltavě.

Není ani pravda, že počet nočních letů bude na hlavní dráze 06L/24R omezen na max. 40 pohybů, dokumentace uvádí 40 letů v charakteristickém dni (půlroční průměr), posudek sice uvádí max. za noc 40 letů, ale pouze plánovaných (sloty), skutečnost tedy může být opět jiná. Potvrzuje to paralelní požadavek v posudku na dodržení tzv "hlukové kvóty" odvozené právě od hranice rozšířeného OHP.

**ad 4) Tvrzení, že hluková zátěž území Suchdola zůstane přibližně zachována, je z hlediska hlukové studie zjevně nepravdivé.** Pokud by bylo pravdivé, postačovala by zcela jednoznačně současná délka OHP, která vyhověla i při 57 nočních letech v roce 2008. V dokumentaci i v posudku se ale v rozporu s výše uvedeným tvrzením OHP a limitní izofona prodloužují na stávající dráze o 2 km až k Vltavě. Noční hluk je naopak jediným uváděným důvodem rozšíření území s nadlimitním hlukem a důvodem prodloužení OHP v tomto území. Plocha s nadlimitním nočním hlukem se zvětšuje, počet obyvatel zasažených nočním hlukem ale dle zpracovatelky klesá. Toto konstatování poklesu osob exponovaných hlukem o 1 479 (v příloze 5 posudku na str. 52 ) je zakončeno výmluvným otazníkem. Žádnou rozumnou odpověď na tento otazník bohužel nemáme.

**ad 7) Po 6 letech přípravy dokumentace EIA nemá zpracovatelka podklady o území ohraničeném izofonami 40 - 50 dB důležitými z hlediska rušení spánku** a touto skutečností obhájuje podhodnocení údajů o počtu osob rušených ve spánku. Uváděný důvod, proč nejsou k dispozici podklady, je zjevně účelový a neobhajitelný. Zpracovatelka tvrdí, že hluk z letecké dopravy bude přemaskován hlukem pozadí, který je vyšší než hladiny 40-45dB z letecké dopravy. Pokud by si zpracovatelka uvědomila, že v noci bude venkovní hluk za oknem dosahovat 20 - 30 x za noc hodnoty 70 - 80 dB, teorie o pozadí by rázem vzala za své. Veřejnost je trvale matena uváděním údajů o průměrných hladinách hluku za 8 hodin, zde v souvislosti s hlukovým pozadím.

Přemaskovat hlukem z pozadí noční průlet letadla se zatím na Suchdole, v Horoměřicích, na Bílé Hoře, v Jenči,

Kněževsi, Přední Kopanině ani v rámci EU zatím nikomu nepodařilo - lze ověřit v terénu i bez přístrojů. Zpracovatelka i zpracovatel v otázce rušení, obtěžování i zdravotních rizik pomíjí vliv maximálních hladin hluku (doporučený deskriptor dle směrnice EU právě pro noční hluk), které se zcela jasně zásadně projevují ve vnitřních chráněných prostorech budov i při průměrných hladinách 40 - 45 dB. Ořezání OHP v posudku při stejném rozsahu provozu je projevem naprosté neznalosti působení zejména nočního hluku na zdraví obyvatel.

Doporučujeme zažít v ložnici dvacetkrát až třicetkrát za noc po dobu několika let jednorázový letecký hluk o max. hladině kolem 40 d B při zavřených oknech a následně teprve potom zvažovat rozsah nočního provozu v obydleném území. Zpracovatelka uvádí, že zcela nevhodná je lokalita Na Padesátníku, kde prý dosahují max. hodnoty hluku až 80 dB. Bohužel se zpracovatelka neobtěžovala zjištěním max. hodnot dle autorizovaných měření letiště např. na Starém Suchdole - i zde se totiž max. hodnoty blíží 80 dB a někdy jsou i překročeny, v Horoměřicích je situace ještě horší.

Závěr zpracovatelky neodpovídá hlukovým studiím, které jednoznačně vymezují podstatně větší území zasažené nadlimitním hlukem, navíc se vychází z nesprávných údajů o obyvatelích. Tento zcela zásadní rozpor u hodnocení nejvíce nebezpečného nočního hluku se táhne celým procesem EIA již od roku 2005 a dosud nebyl odstraněn. Zpracovatelka se snaží odvrátit pozornost od absence územního plánování a trvalého nárůstu počtu obyvatel v okolí letiště, tedy od skutečnosti, že toto území není již dávno vhodnou lokalitou pro neomezený rozvoj letecké dopravy. Zpracovatelka si z tohoto důvodu vytváří pro hodnocení zcela nesmyslné vstupní podmínky a na jejich základě vyvozuje mylné závěry.

**ad 8, ad 9) Zpracovatelka v bodě 8 uvádí zvýšení počtu vysoce obtěžovaných osob, v bodě 11 avizuje mírné až střední negativní vlivy na území, ale v bodě 9 překvapivě uvádí snížení rizika onemocnění chorobami srdce, krevního tlaku. Jedná se snad o léčbu hlukem? Provoz proti roku 2006 se přitom zvýší o 100 000 letů (!), počet obtěžovaných a rušených se i při nesprávných podkladech zpracovatelky také zvýší a rizika dle zpracovatelky klesnou, což je nemožné.**

**ad 11) Tvrzení o zlepšení situace v noční době je vzhledem k předpokládanému soustředění veškerého nočního provozu na starou dráhu - nad Horoměřice a prodloužení OHP právě z důvodu nočního hluku trvalou a**

nevysvětlitelnou kuriozitou procesu EIA.

#### **Shrnutí k závěru přílohy 5 posudku**

Závěr obsahuje pouze dílčí informace zjištěné na základě zcela nesprávných a neúplných vstupních údajů, žádným způsobem nehodnotí únosnost záměru z hlediska zdraví obyvatel, zda je či není záměr přijatelný pro okolní obydlené území a za jakých podmínek. Veškeré i dílčí závěry ať již správné nebo chybné jsou samotnou zpracovatelkou relativizovány odkazy na nedostatečné podklady, nejistoty, atd.

Vyhodnocení vlivů na zdraví vypracované na základě stavu obyvatel k roku 2006 a stavu provozu pouze k roku 2020 navíc bez uvažování evidentního a prokázaného nárůstu obyvatel obsahuje věcná pochybení a vyhodnocení považujeme za nesprávné.

**B4) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010** (příloha 1 posudku, vzhledem k množství různých posudků dále jen „posudek na posudek“). K tomuto posudku na posudek je možné uvést:

**a) Není uvedeno, kdo byl objednatelem posudku** a zda se nejedná o další doplnění dokumentace. Posudek na posudek obsahuje nové tabulky s dalšími počty obyvatel, navrhuje změny závěrů do dokumentace (?) a chybí vlastní posouzení správnosti a úplnosti vyhodnocení vlivů na zdraví.

**b) Posudek na posudek přímo konstatuje, že dokumentace byla doplňována.**

**c) Vzhledem k nesplnění požadavků uvedených v bodě A) je i tento posudek na posudek zatížen neodstranitelnými chybami ve vstupních údajích, toto ovšem není v posudku na posudek uvedeno**



**d) K jednotlivým částem posudku na posudek uvádíme:**

**k bodu 4. Identifikace a charakterizace nebezpečnosti**

- Zpracovatel posudku na posudek Ing. Kubina konstatuje, že u vlivů na zdraví **nebyly uvedeny všechny negativní účinky hluku**, např. dle jeho názoru chybí zhoršení řečové komunikace, synergické účinky hluku, zvýšení celkové nemocnosti, ...V dokumentaci v původním posouzení vlivů na zdraví jsou tyto účinky uvedeny, v doplnění z roku 2010 již nejsou a je tedy zjevné, že ani Ing. Kubínovi není jasné, k čemu se vyjadřuje a jaká část dokumentace je platná.

- opakuje se zde předpoklad z dokumentace, že u leteckého provozu se nepředpokládá nízkofrekvenční hluk - není to vyloučeno, není uveden odkaz na studie, pouze se to předpokládá, přestože se proti tomuto hluku

nelze chránit,

- omezit hodnocení vlivu na zdraví pouze na obtěžování, rušení spánku a kardiovaskulární onemocnění je zcela nesprávné - kde je řečová komunikace, synergie hluku, duševní zdraví, celková nemocnost, ... **Hodnocení je neúplné, záměrně není provedeno hodnocení podle hygienických limitů**, které by měly zohlednit celkové působení hluku a stanovit přijatelnou úroveň rizika. Předkládané hodnocení je neúplné a

nesprávné.

- posudek na posudek obsahuje mnoho teoretických informací o metodách hodnocení, které ale nebyly v dokumentaci použity - viz např. synergie hluku, kde je uveden příklad teoretického výpočtu, který ale nebyl v dokumentaci pro hodnocení záměru vůbec využit, **synergie nebyla vůbec hodnocena**, přestože jsou zde přetíženy komunikace všech tříd včetně plánovaného okruhu kolem Prahy,

- Ing. Kubina uvádí, že i při dodržení limitů hluku je 20% obyvatel rušeno leteckým provozem ve spánku a že se před tímto rušením nelze chránit, dále uvádí **podcenění vlivů u nižších hladin nočního hluku**, žádné závěry však z toho nejsou vyvozeny.

**k bodu 5. Hodnocení expozice**

Stejně jako v případě dokumentace obsahuje posudek na posudek **nepřesné, neaktuální a neúplné informace**,

**k bodu 6. Charakterizace rizika**

Není zřejmé, proč se Ing. Kubina stejně jako zpracovatelka přílohy 5 pokouší vymyslet a obhájit (neúspěšně) nové nestandardní ukazatele zdravotních rizik. Ing. Kubina není a nemůže být schopen na základě neúplného hodnocení rizik posoudit, zda a jaký počet osob je přijatelné ohrozit na zdraví - žádný takový ukazatel není, za tímto účelem byly

z hlediska celospolečensky přijatelných rizik vytvořeny v ČR limity hluku, které právě přijatelnou míru zátěže a zdravotních rizik upravují. Navíc:

- Ing. Kubina se výslovně **distancuje od hodnocení dle hlukových limitů** (str. 8),

- překvapivě tvrdí, že se posuzují změny hlučnosti a počtu exponovaných obyvatel, ale **celé posouzení je založeno na „zmrazení“ počtu obyvatel k roku 2006**,

- **počty obyvatel v tabulkách jsou opět neaktuální** a navíc opět chybí některé lokality, OHP je také jiné,...

- **noční hladiny pod 45 dB**, označené Ing. Kubinou jako rušivé, nejsou zahrnuty do hodnocení,

- píše se o variantách, které nejsou variantami, **nemožná „varianta“ bez nárůstu obyvatel je označena jako příznivější,**

- Ing. Kubina uvádí, že **snaha o přesné vyjádření rizik se „příliš nepovedla“**, doporučuje pouze relativní vyjádření v % nárůstu onemocnění. Proč by měla být procenta lepší než absolutní čísla vypočtená z těchto procent, není zřejmé,

- Ing. Kubina opět uvádí na str. 10, že **nejsou zahrnuty osoby v pásmech pod 45 dB**, a že tedy ani procenta vlastně nejsou správná.

Jedná se o dílčí, neúplné charakteristiky rizik zatížené nejistotami všeho druhu.

### **k bodu 7. Analýza nejistot**

Pochybnosti z připomínek ohledně správnosti dokumentace nebyly vyvráceny, ale naopak:

- **nejistota u hodnocení synergie je absolutní, protože synergie nebyla provedena,**

- **počty osob nesprávné ve všech směrech,**

- dozvídáme se, že „cílem expertízy bylo zhodnotit míru únosnosti území pro předpovídaný nárůst obyvatelstva“ a že

- „nedojde k nárůstu hlukové expozice, ale k výraznému nárůstu počtu obyvatel exponovaných hlukem“,

K tomu:

- o únosnosti v jakékoliv podobě dokumentace ani posudek na posudek nic neříká a proto **nevíme, jaký počet obyvatel je pro letiště či Ing. Kubinu únosný**, aby se letiště mohlo rozvíjet a počty infarktů byly přiměřené,

- jestliže po nárůstu počtu pohybů na letišti o 100 000 za rok (o 57%) soustředěných do úzkého pruhu území nedojde k nárůstu hlukové expozice, proč by se prodlužovalo OHP? Proč zpracovatelce i při imaginárním zmrazení počtu osob na úroveň roku 2006 stoupá v roce 2020-A počet obyvatel zasažených hlukem?

### **k bodu 8. Shrnutí výsledků, závěr**

a) Ing. Kubina z něčeho vyvozuje, že platí pouze závěr v příloze 5 posudku, nikoliv závěry v příloze 20 dokumentace - posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z prosince 2009. Existují tedy 2 závěry posouzení vlivu hluku na zdraví a zjevně není jasné, zda platí oba, jeden či některý pouze částečně. Stejně lze ovšem prohlásit i o textu v dokumentaci - platí v plném rozsahu, nebo částečně, co je doplněno a co je přepracováno - z dokumentace a posudku na posudek nelze tyto zcela zásadní věci zjistit.

b) Ing. Kubina navrhuje doplnit závěr posouzení vlivů na zdraví a evidentně předpokládá a doporučuje další doplnění dokumentace. Neuvádí ale, který závěr má na mysli a jak by se mohl ve fázi posudku změnit závěr v dokumentaci, není z textu jasné.

c) Ing. Kubina chybně a bez připomínek akceptuje závěry ze srovnání stavu v roce 2006 a nereálné „varianty“ 2020-A se stejným počtem obyvatel jako v roce 2006.

d) Ing. Kubina se chybně ztotožňuje se zjevně nesprávnou teorií, že přelet letadla v blízkosti letiště je v noci přemaskován hlukem pozadí (!?) a že není třeba toto řešit,

e) přestože Ing. Kubina požaduje doplnit závěry o podstatné body, zpochybňuje počty obtěžovaných obyvatel, navrhuje omezení výstavby u leteckých tratí, avizuje zhoršení řečové komunikace ve školách, obytných domech, závěr posudku na posudek konstatuje, že závěry zpracovatelky lze přijmout.

Vzhledem k nedostatkům popsaným výše je **posouzení vlivů na zdraví v dokumentaci, doplnění posouzení v posudku (Příloha 5) i posudek na posudek (Příloha 1) nesprávné a vlivem chaotických změn a doplňování i nepřezkoumatelné. Vzhledem k absenci posuzování zdravotních rizik dle zákonných parametrů a bez prověření únosnosti území pro tento typ záměru je vyhodnocení vlivů na zdraví rovněž zjevně neúplné.**

#### **B5) Vlastní posouzení vlivů záměru v posudku**

Posudek, předložený k vyjádření veřejnosti a dotčeným orgánům, a celá dokumentace jsou v části posuzování vlivů záměru na veřejné zdraví velmi nepřehledné vlivem doplňování a přepracování dokumentace. Není zřejmé, zda se posudek vztahuje k původní dokumentaci nebo k dokumentaci, která byla v rozporu se zákonem č. 100/2001 Sb. (EIA) doplněna. Není ani zřejmé, zda původní dokumentace platí či zda je nahrazena a v jakém rozsahu a které závěry jsou ve vztahu k ochraně zdraví platné.

Posudek se zabývá, jak zpracovatel sám uvádí, akademickými otázkami problematiky zdravotních rizik. Zcela záměrně opomíjí platné hlukové limity a posouzení únosného zatížení území. Posudek neobsahuje informaci o tom, zda je či není dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika ohrožení zdraví obyvatel a únosnost území nebyla přes výslovný požadavek MŽP posouzena vůbec.

#### **C) Posudek nesprávně hodnotí dokumentaci jako úplnou a správnou.**

Dokumentace nebyla zpracována v souladu se zákonem 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (zák. EIA) a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti. Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

##### **C1)část posudku I**

Jsou uvedeny nesprávné údaje pod názvem kapacita záměru. Údaje v posudku

- nepředstavují kapacitu záměru nebo cílovou kapacitu, ale z dokumentace je zřejmé, že se jedná pouze o „*cílovou kapacitu záměru pro předpokládaný rok 2020*“, tedy pouze o jakýsi provozní stav, který může být kdykoliv překročen. S otázkou kapacity záměru nemá tento provozní stav nic společného.
- kapacita záměru byla předmětem připomínek k dokumentaci i k doplněné dokumentaci, tyto nebyly vypořádány
- uvedené kapacity i dle zpracovatele posudku nejsou kapacity maximální, ale pouze se „*v rámci procesu EIA považují za maximální*“,
- nejedná se o maximální kapacitu ani o kapacitu stanovenou na základě stanovení maximální únosnosti území pro daný záměr,
- nejedná se o kapacitu, která by byla projednána a schválena v rámci ÚPD, nebo odvozena od potřeb ČR nebo vyplývala z PÚR ČR,
- v celé dokumentaci ani v posudku není ani náznakem uvedeno, že deklarované parametry provozu k roku 2020 nebudou v následujících letech překročeny,

Z výše uvedeného je zcela zřejmé, že dokumentace stále neodpovídá zákonu EIA a požadavku MŽP *Jednoznačně stanovit maximální kapacitu a limity záměru*“ na doplnění dokumentace, nebyly ani vypořádány připomínky veřejnosti k tomuto bodu. Toto pochybení

je mimořádně závažné v souvislosti s neposuzováním únosnosti území v dokumentaci i v posudku.

## **C2) část posudku II Posouzení dokumentace**

### **a) Nesouhlasíme s vyhodnocením úplnosti dokumentace z těchto důvodů:**

- nebyly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZ) z roku 2010 na doplnění doplněné dokumentace ani oprávněné připomínky občanů a obcí z roku 2010,
- dokumentace nemá dostatečnou vypovídací schopnost z hlediska zákona 258/2000 Sb.
- dokumentace byla ve fázi zpracování posudku doplňována a přepracována,
- porovnání variant nebylo provedeno, protože žádné varianty drah, jejich umístění nebo rozsahu provozu nebo rozložení provozu na drahách nebyly hodnoceny. Byly posouzeny pouze „varianty“ 2020-A a 2020-B, které se liší nikoliv v záměru, ale pouze v předpokládaném počtu obyvatel v území, které jsou porovnávány se stavem provozu a území v roce 2006. Nutno uvést, že rok 2006 necharakterizuje současný stav území a není ani stavem v době oznámení záměru, jak požaduje zák. EIA. „Varianta“ 2020-A je navíc pro hodnocení zjevně zcela zbytečná - pracuje se stavem obyvatelstva k roku 2006 i pro rok 2020, tedy se situací, která již nikdy nemůže v roce 2020 nastat.

Stanovisko zpracovatele ohledně úplnosti dokumentace je nesprávné, což potvrzuje i skutečnost, že k posudku jsou připojeny přílohy 5 a 6, kterými je doplňována dokumentace.

### **b) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.2.**

- zpracovatel přímo v posudku uvádí, že v dokumentaci nebyla stanovena maximální kapacita,
- namísto konstatování pochybení však zpracovatel o své vůli zavádí „*pro další část procesu*“ termín „*maximální kapacita*“ a to přejmenováním cílové kapacity záměru pro předpokládaný rok 2020,
- zpracovatel namísto konstatování nedostatků upravuje záměr předkládaný v dokumentaci a to v jeho základních parametrech a posouvá se do role zpracovatele dokumentace,
- zpracovatel objektivně nehodnotí, ale napravuje a omlouvá chyby oznamovatele,

Stanovisko zpracovatele k tomuto bodu je nesprávné, neobjektivní a nepřijatelné.

### **c) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.1.5**

Z přehledu vývoje letiště v posudku i v dokumentaci je zcela zjevný nekoncepční a nepromyšlený rozvoj letiště v posledních cca 50 letech, kterému napomáhá chaotické územního plánování. Namátkou lze z minulosti uvést:

- rozhodovalo se mezi výstavbou dráhy 04/22 a 06/24, zvolena výstavba 04/22, nyní uzavřena, protože v ose dráhy jsou Hostivice, investice zmařena
- modernizovala se 13/31, nyní se postupně zavírá, v ose dráhy je nyní kupodivu Praha, investice nevyužita,
- opět se projednává 06/24, která byla kdysi považována za horší řešení než 04/22, nyní je to nejlepší řešení, pouze v ose dráhy je Suchdol,
- ad hoc se stavěly terminály na 22 mil pasažérů, přestože kapacita drah je údajně menší a nová dráha nebyla projednána,
- přes dlouhodobé „plánování“ proběhl prodej pozemků pod novou dráhou a jejich opětovný nákup, zcela zjevně velmi ztrátový obchod,

- vlivem špatného územního plánování nejsou vymezeny plochy pro rozvoj letiště, v celém okolí se průběžně staví obytné domy,

Minulost letiště dokládá nekončící potíže rozvoje letiště v zastavěném území, což se projevuje neustálými změnami dráhového systému při vynaložení nemalých finančních prostředků.

Současný stav územního plánování je v tomto směru také neuspokojivý:

- PÚR nevymezuje rozvoj letiště,

- Zásady územního rozvoje Prahy neobsahují letiště ani jeho rozvoj,

- platný územní plán neobsahuje potřebné plochy pro výstavbu paralelní dráhy, nevymezuje rozvoj letiště,

- platný ÚP VÚC Pražského regionu předpokládá jiný záměr než je posuzovaný v dokumentaci,

- procesem EIA se tedy posuzuje záměr, který není vymezen v ÚPD Prahy,

- dokumentace ani neobsahuje aktuální vyjádření o vztahu k ÚPD, vlivem nedodržení lhůt pro vypracování posudku stanoviska příslušných úřadů neodpovídají skutečnému stavu ÚPD,

Z požadavku na oznámení záměru, které má obsahovat aktuální informaci o vztahu k územnímu plánování a z logiky věci lze předpokládat, že soulad s ÚPD je u podkladu pro územní rozhodování (EIA) téměř samozřejmostí, a že nikdo nebude absolvovat proces projednávání záměru dle stavebního zákona od konce, zvláště v případě, že se jedná o omezení práv na ochranu zdraví a majetku obyvatel. Navrhovat omezení těchto práv, aniž byl záměr řádně projednán procesem územního plánování, je nepřijatelné stejně jako bagatelizace problému ze strany zpracovatele.

#### **d) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.8**

- není zřejmé, zda členění obcí do kategorií A - C je platné, zpracovatel se rozhodl, (posudek str. 63), že zmenší rozsah OHP,

- protizákonná změna dokumentace (konkrétně přílohy 16 dokumentace) v tak velmi závažné oblasti je nepřijatelná a nepřípustná

Ze strany zpracovatele bylo nutné konstatovat nesprávnost dokumentace nebo požadovat její vrácení nikoli se dopouštět protiprávních změn dokumentace.

#### **e) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.II.1 Ochranná pásma**

- zpracovatel účelově přeformulovává požadavky MŽP a MZ pouze na jakýsi základní požadavek rozpracování varianty k roku 2020, toto neodpovídá skutečným požadavkům dotčených orgánů,

- odkazuje se na podrobný návrh OHP v příloze 16 dokumentace,

Ve stanovisku k této části na str. 63 ale přitom zpracovatel přímo přepracovává dokumentaci - přílohu 16, a uvádí „ bylo v rámci posudku provedeno zásadní zmenšení rozsahu navrženého OHP a byly nalezeny podmínky pro jeho jednoznačné vymezení“ K tomu je třeba uvést:

- přepracování dokumentace je zákonem zakázáno, přesto zpracovatel posudku mění předloženou dokumentaci,

- v dokumentaci a v posudku jsou dvě různá OHP,

- navrhované OHP není řádně v posudku vyznačeno,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- dotčené orgány, veřejnost i zpracovatelé posouzení vlivů na zdraví se vyjadřovali a posuzovali jiné OHP než by mělo být nyní navržené v posudku,
- zpracovatel nevyvrátil připomínky k nesprávnosti limitních izofon, které nadále neodpovídají posuzovanému rozsahu provozu,
- zpracovatel posudku není zcela zjevně obeznámen s podstatou OHP, kontrolou dodržování podmínek OHP a dopady nejistoty měření hluku na vymezené OHP i jeho okolí,
- není zřejmé, jakou úvahou a jakým podnětem byl veden zpracovatel k přepracování návrhu OHP, protože tento požadavek nevyplývá z posouzení vlivů hluku na zdraví obyvatel ani není požadován MZ ve vyjádření z 15.2.2011 k dokumentaci, nevyplývá ani ze znění citovaného zákona 258/2000 Sb.
- z hlediska obyvatel snižuje návrh zpracovatele při zachování stejného leteckého provozu ochranu zdraví obyvatel, zejména s přihlédnutím k nejistotám měření a zachování délky OHP, která je rozhodující.

Nesouhlasíme s návrhem OHP v dokumentaci ani s přepracovaným návrhem OHP zpracovatelem, který znamená další podstatné snížení ochrany zdraví.

**f) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.II.4 Provoz - Letecká doprava**

- platí výhrady k neuvedení maximální kapacity, viz bod a),
- poznámka č. 2 na str. 71 je nesprávná, MŽP nepožadovalo cílovou kapacitu, žádný takový pojem zákon EIA nezná,

Nesouhlasíme se stanoviskem k této části, které se vztahuje k leteckému provozu z důvodů uvedených v bodě a) a b)

**g) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část C**

- zpracovatel opakuje v posudku nepravdivé tvrzení zpracovatele dokumentace, že hlukové zatížení není znečišťováním nebo poškozováním životního prostředí, a toto absurdní tvrzení nerozporuje,
- únosnost záměru pro dané území, zejména z hlediska zdraví obyvatel, nebyla vůbec posuzována,
- příčina nedohody s obcemi spočívala zejména v tom, že rozvoj letiště byl a je nadále neomezený a předimenzované OHP, jehož hranice může provoz reálně omezit, umožňuje využít velké OHP k podstatně většímu leteckému provozu, než je posuzovaný v dokumentaci,
- zřízení OHP neznamena pro obyvatele menší hluk nebo vyřešení problémů s hlukem, zřízením OHP by byli trvale zbaveni části svých práv na ochranu zdraví a majetku,
- dotčení obyvatelé nyní žijí na území určeném dle platných územních plánů pro bydlení, žádná změna územních plánů není navrhována a umísťovat do takového území stavbu, která znehodnotí podmínky pro bydlení je nepřijatelné,

Zpracovatel nesprávně hodnotí dokumentaci a obhájí její nedostatky.

**h) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.1.1**

- tato část přebírá závěry a stanoviska z dokumentace a z přílohy 1 posudku, kde jsou vlivy na zdraví hodnoceny nesprávně a na základě nedostatečných podkladů,

**i) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.3.**

- zpracovatel nezjistil nedostatečné podklady v hlukových studiích nutné pro posouzení vlivů na zdraví, přestože si na tuto skutečnost sama zpracovatelka vyhodnocení vlivů v dokumentaci stěžuje a odůvodňuje tím nesprávnost (podhodnocení) jejich výsledků,

Hodnocení podkladů ze strany zpracovatele je nesprávné.

Dále uvádíme k části Hluk z leteckého provozu :

- vlivem časového prodloužení procesu EIA prakticky splývá stav v době uvedení do provozu se stavem k roku 2020, jejich srovnání ztrácí význam, navíc termín uvedení do provozu předpokládaný v dokumentaci (2012) nelze dodržet, což je zcela zřejmé,

- správně je v posudku uvedeno, že hodnocení dopadů hluku by mělo vycházet z porovnání počtu obyvatel vystavených hluku v obou časových horizontech, ke škodě věci však toto při vyhodnocení vlivů na zdraví provedeno nebylo, zpracovatelka vyhodnocení dokonce toto srovnání označila za zavádějící,

- konstatuje se, že hodnocení je ovlivněno nárůstem obyvatel dle schválených územních plánů obcí - proč by se ale také nemělo stavět, jestliže je to na rozdíl od paralelní dráhy v souladu s ÚPD.

Srovnání stavů v době uvedení dráhy do provozu a k roku 2020 je zbytečné, podklady jsou neúplné, hodnotí se a srovnávají nesmyslná časová období a nesprávné stavy obyvatel.

#### **j) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.9.**

Zpracovatel konstatoval velkou aktivitu v rozvoji bydlení v souladu s územními plány, odkazuje na studie o vývoji počtu obyvatel. Bohužel podklady v dokumentaci o počtu obyvatel nejsou úplné a odhady pro rok 2020 jsou nesprávné. Zpracovatel z této skutečnosti nevyvodil žádné závěry, přestože se jedná o podklady pro hodnocení vlivů na zdraví. Tvzení, že se s paralelní dráhou v územních plánech počítá od 70-tých let lze úspěšně pochybovat - paralelní dráha není ani v současném územním plánu a plochy pro bydlení jsou v okolí paralelní dráhy bez jakýchkoliv omezení nebo limitů. Zde se jedná přímo o rozpor s územním plánováním, nikoliv o počítání s dráhou jak tvrdí zpracovatel.

#### **k) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.II.**

Posouzení komplexní charakteristiky vlivů záměru obsahuje zásadní nepravdu a to ve vztahu ke zdraví obyvatel. Zpracovatel tvrdí údajně na základě vyhodnocení vlivů na zdraví v příloze 20 dokumentace, že „*nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo*“. Toto je zjevná nepravda, přijatelnou míru zdravotních rizik vymezují hygienické limity hluku a ty budou s ohledem na dokumentaci záměru překročeny a to i na obytných územích. Na této skutečnosti nemohou nic změnit ani nekomplexní studie vlivů na zdraví, které se problému překročení nebo nepřekročení zdravotních rizik z hlediska platných limitů a únosnosti záměru zcela zjevně vyhýbají.

### **3) Nesouhlasíme se stanoviskem v části D III**

K posouzení použitých metod hodnocení

- k použitým metodám hodnocení se zpracovatel nevyjádřil,

- v dokumentaci ani v posudku nejsou podklady použité pro hlukové modely - chybí odletové a příletové tratě co do výšky i směru, přesné rozdělení provozu a jednotlivých typů a počtů letadel na jednotlivé dráhy, informace k předpokládaným typům letadel, ... a z dokumentace nelze ověřit věrohodnost vypočtených izofon, nelze ani následně v rámci navazujících řízení ověřit, zda předkládané tratě jsou v souladu se vstupními předpoklady matematických modelů posuzovaných v rámci EIA. V dokumentaci i v posudku se uvádí, že trasy budou stanoveny,

což odporuje požadavku zpracovatele na vymezení OHP přesně podle vypočtených izofon. Navíc je zcela zřejmé, že v osách drah nebude probíhat 100% provozu letiště, což z potvrzuje i současný stav tras letadel zejména při hlučnějších startech. Zdůrazňujeme, že nikdo nehledal žádné jiné rozložení provozu ani nebyly variantně posuzovány trasy příletů a odletů a nebylo hledáno optimální řešení z hlediska obyvatel. Předložený návrh OHP představuje a požaduje maximální koncentraci provozu, s čímž nemůžeme zejména bez vyhodnocení a prověření všech možností souhlasit.

- vstupními podklady pro modely hluku a jejich správností a aktuálností se zpracovatel ani zpracovatel dokumentace nezabýval, pouze je odkazováno na předané podklady

- v případě akustických podkladů se bez vlastního názoru odkázal na hodnocení Eurocontrol a podtrhl jako zásadní sdělení Eurocontrol „*předpoklady a výsledky použité k sestavení map linii hluku prezentované ve zprávě EIA mohou být považovány za spolehlivé pro účely zásadních politických rozhodnutí*“. Tento závěr je však ve vztahu k procesu EIA irelevantní, protože se v případě procesu EIA a navazujících správních řízení nejedná a nemůže jednat o politická rozhodnutí, natož zásadní. Nyní se posuzuje konkrétní záměr a jeho dopady na okolí a nejde o politická rozhodnutí.

Trváme na zásadním nesouladu mezi matematickým modelem a autorizovaným měřením ověřeným skutečným stavem, vyjádření Eurocontrol je vzhledem k jeho obsahu nepodstatné.

### **K variantám záměru**

- zpracovatel nedoložil, že by někdy byla zpracována nějaká varianta záměru, pouze prezentuje úvahy desítky let staré o rozvoji letiště

- žádné varianty umístění, rozsahu provozu, rozložení provozu na dráhách nebyly nikdy provedeny, předkládaný záměr je stále předkládán jako jediné možné řešení,

- žádné varianty, přesuny dopravy ani změny charakteru letiště nebyly hledány ani prověřovány

Jedná se o zjevné nesplnění požadavku MŽP i nevypořádání připomínek k dokumentaci, stanovisko zpracovatele k tomuto ignorování požadavku MŽP chybí.

### **D) Nesprávné vypořádání obdržených vyjádření k doplněné dokumentaci v posudku**

K vypořádání níže uvedených typických připomínek zpracovatelem podáváme následující vyjádření:

#### **1) Stanovení maximální kapacity**

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně z následujících důvodů:

- v dokumentaci není stanovena maximální kapacita,

- v dokumentaci není uvedena cílová kapacita, ale cílová kapacita záměru pro předpokládaný rok 2020, zpracovatel by měl respektovat dokumentaci,

- zpracovatel nemá oprávnění stanovovat maximální kapacitu, počet letadel, ... a přepracovávat dokumentaci,

- pokud by se všechny záměry posuzovaly podle stavu v době uvedení do provozu či doby náběhu výroby jak požaduje oznamovatel se souhlasem zpracovatele, asi by proces EIA ztratil smysl - každý by si vymyslel nějaký neškodný výchozí stav provozu,

- nárůst provozu po roce 2020 není nikde vyloučen, zjevně k němu bude zejména z ekonomických důvodů docházet



## **2) Problematika OHP a stanovení limitů území**

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně zejména z následujících důvodů:

- zpracovatel není oprávněn přepracovávat dokumentaci záměru a měnit předkládaný záměr, jeho úkolem je posuzovat předložený záměr,
- nebyl vyřešen rozpor mezi snižováním nočního provozu a návrhem na prodloužení stávajícího OHP z důvodu nočního hluku,
- úvahy zpracovatele o rozdílu mezi izofonami 2006 a 2020 pouze odvádějí pozornost od podstaty problému,
- zpracovatel naprosto nepochopil podstatu nejistoty měření a její uplatňování při kontrole hluku, protože nejistoty měření jdou v jeho podání a návrhu OHP v neprospěch obyvatel,
- venkovní hluk není v OHP legislativně omezen z hlediska průměrných hladin ani maximálních hladin a to v denní i noční době, vlivem nejistot měření na hranici OHP není v tomto směru pro obyvatele nic jisté,
- ohledně podmínek pro rozšíření OHP na str. 123 lze konstatovat, že požaduje blíže nespecifikovanou optimalizaci provozu, která by se „vešla“ do limitních izofon. Taková optimalizace však může vést k přerozdělení provozu mezi dráhy oproti deklarovanému stavu v dokumentaci, ke kterému se vyjadřovala veřejnost.
- Zpracovatel neustále opakuje, že se sníží noční hluk, ale stejně razantně trvá na prodloužení OHP z důvodu nočního hluku. Zjevný rozpor, jedno z tvrzení prostě nemůže být pravda.
- Informace o legislativě, že dle zákona 258/2000 Sb. musí být OHP vyhlášeno v rozsahu limitní izofony, v tomto případě pouze teoreticky a zjevně špatně vypočtené, jsou klamáním veřejnosti, přesvědčit se lze přímo v tomto zákoně.

Závěrem lze konstatovat, že pokud byl návrh OHP v dokumentaci navržen nesprávně, měla být dokumentace vrácena k přepracování.

## **3) Problematika posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví**

**ad a) typická připomínka nebyla správně vypořádána**, odůvodnění viz bod B, zejména B3.10,

**ad b) typická připomínka nebyla správně vypořádána**, odůvodnění viz bod B 3.9

**ad c) nárůst počtu obyvatel s kardiovaskulárními onemocněními**

K odhadům počtu různých onemocnění je nutno uvést.

- nejsou hodnocena všechna rizika spojená s nadlimitním hlukem, jde pouze o výběr některých onemocnění,
- celospolečensky přijatelné riziko ohrožení zdraví je stanoveno nařízením vlády 148/2006 Sb., které zahrnuje veškeré faktory a stanovuje přijatelnou míru zátěže, zpracovatel zohledňuje pouze některá rizika a hodnocení není úplné,
- všechna neúplná hodnocení rizik jsou navíc zatížena chybami ve vstupních předpokladech,
- doplnění dokumentace bylo provedeno v rozporu se zákonem, veřejnost se s ním nemohla řádně seznámit,
- neúplnost podkladů je chyba oznamovatele, nelze jím omlouvat nedostatečnost vyhodnocení,

- všechny uváděné nejistoty všeho druhu by se měly odrazit ve zvýšené ochraně obyvatel, nikoliv v „ořezání OHP“ při stejném rozsahu provozu,

- tvrzení o nadhodnoceném posouzení není opodstatněné vzhledem k neúplnosti hodnocení a neuvažování dalších rizik spojených např. s omezeným větráním - protihluková okna fungují pouze při úplném vzduchotěsném uzavření, klimatizace není součástí protihlukových opatření a zhoršuje se kvalita vnitřního prostředí a to nejen z důvodů hluku.

Typická připomínka nebyla správně vypořádána.

#### **ad d) Umíst'ování obytné zástavby do OHP**

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně zejména z následujících důvodů:

Umíst'ování staveb pro bydlení, škol a školek do OHP je natolik absurdní, že pokus o negování věty v dokumentaci o tom, že nelze splnit podmínky pro chráněný venkovní prostor staveb a že by se v OHP neměly ani tyto stavby umisťovat, nelze než odmítnout. Zvláště podivně to vyznívá v kontextu s několikrát opakovaným konstatováním, že za nepříznivé výsledky vyhodnocení je odpovědný zejména nárůst počtu obyvatel v okolí letiště. Lze dále odkázat na směrnici EU o snižování počtu obyvatel zasažených hlukem, snižování hlukové zátěže a lze si i položit otázku – co děti na zahradách mateřských škol?

Nesouhlasíme s vypořádáním připomínky, proč se tento správný a logický požadavek nelíbí zpracovatelům, není zřejmé.

#### **ad f) Vnášení leteckého hluku do nových oblastí**

Nezpochybňujeme platnost fyzikálních zákonů, ale nesouhlasíme s vypořádáním připomínky a nadále spatřujeme rozdíl v tom, jestli letadlo letí ve vodorovné vzdálenosti 1,5 km a více od domu nebo nad hlavou. Že se posunutím dráhy směrem ku Praze dostane hluk i do nových území je dle standardních fyzikálních zákonů zřejmé.

Typická připomínka nebyla správně vypořádána, účinek hluku v nově zasažených oblastech nebyl dostatečně vyhodnocen (Lysolaje, Sedlec).

#### **ad g) Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví**

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně zejména z následujících důvodů:

- lokality Sedlec, Lysolaje, Řepy nebyly hodnoceny ve variantě 2020-B

- nedostatek podkladů neomlouvá oznamovatele ani zpracovatele,

- chybné doplnění bylo navíc provedeno protizákonně,

- proč zpracovatel navrhuje vyškrtnutí některých lokalit dotčených záměrem z hodnocení není jasné, ale nesouhlasíme s tím.

Typická připomínka nebyla správně vypořádána.

#### **ad h) Únosnost vlivu hluku na veřejné zdraví**

Posouzení únosnosti záměru pro dané území nebo při neznámé kapacitě záměru posouzení maximální únosnosti území pro daný záměr nebylo provedeno v dokumentaci ani v posudku, přestože

- ve stanovisku MŽP k dokumentaci je požadavek „stanovit maximální únosnost území ...ve vazbě na kapacitu záměru“,

- posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví uvádí cíl „zhodnotit míru únosnosti území“,

- podstatou celého procesu EIA a nejen v případě této dráhy, je zjevné právě posouzení, zda předkládaný záměr nepřekračuje únosné zatížení území,

Zásadní vadou dokumentace i posudku je neposouzení únosnosti záměru pro lidské zdraví, které se zpracovatel dokumentace a posudku snaží nahradit pouze procesem hodnocení rizik, pro který nejsou v legislativě stanovena pravidla ani deskriptory. Proces hodnocení rizik může být považován za doplněk hodnocení vlivů na zdraví dle zák. 258/2000 Sb., nikoliv za jeho náhradu a skutečně se jedná o „akademický proces“ který sám zpracovatel degraduje výroky např. „vhodné pro základní výzkum“, „méně vhodné pro potřebu jednoznačných závěrů procesu EIA“, méně pochopitelný pro veřejnost“, Předložený proces hodnocení rizik nevytvořil podklady pro posouzení únosnosti záměru dle zák. 258/2000 Sb. ani nebyl dle tohoto zákona hodnocen. Toto je zcela zjevné z následujícího:

- hodnocení vlivů na zdraví nepracuje s deskriptory dle zákona 258/2000 Sb., hodnocení neobsahuje žádný údaj o tom, kolik obyvatel žije a mělo by žít na území zasaženém nad limitním hlukem dle zák. 258/2000 Sb., a v jaké míře budou zasaženi tímto hlukem,

**Vzhledem k výše uvedenému nejsou orgány ochrany zdraví schopny na základě dokumentace a posudku posoudit záměr dle platných předpisů.**

V posouzení vlivů na zdraví se zpracovatel pokouší vytvořit nové jednotlivé ukazatele přijatelné míry zdravotních rizik. Jeho úvahy jsou ovšem z hlediska platné legislativy zcela nezávazné, zatížené nejistotami a chybami včetně neúplnosti zohledněných rizik a nevyplývá z nich ve vztahu k únosnosti území naprosto žádný závěr. Proč nebylo provedeno posouzení dle platných deskriptorů v nařízení vlády č. 148/2006, které dle slov zpracovatele stanovují pro ČR „celospolečensky dostupné a únosné riziko“ a Jsou stanoveny v souladu s doporučením WHO“ nebylo v rámci posudku objasněno. Zpracovatel tedy dokonce sám konstatuje, že máme v předpisech stanovenou míru únosného rizika na světové úrovni, ale přesto toto vyhodnocení nebylo provedeno a je uváděno, že nelze provést. Jedná se o závažné pochybení zpracovatele posudku a také nevypořádání připomínek.

Otázku únosnosti záměru na lidské zdraví se zpracovatel pokouší vyřešit zcela nesprávnou interpretací zákona o životním prostředí: „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“.

Uvedená tvrzení jsou s ohledem na záměr zcela nesmyslná, přesto pro pořádek uvedeme:

- hluk opravdu není složkou životního prostředí, která může být poškozena, ale je to znečišťování životního prostředí v důsledku lidské činnosti, u které se posuzuje přípustná míra, předpokládat na základě dokumentace splnění hygienických požadavků je vzhledem k vyznačení území s nadlimitním hlukem nesprávné, tvrzení, že v okolí letiště nelze ani „hypoteticky“!? usuzovat na poškození životního prostředí je zjevné nejvíce nesprávné tvrzení v průběhu 5 let trvajícího procesu EIA,

- dovozovat na základě těchto „faktů“ že nebude překročeno únosné zatížení území je rovněž nesprávné, zvláště když tento problém nebyl v dokumentaci a posudku vůbec řešen.

Typická připomínka nebyla správně vypořádána.

#### **ad i) Regulace využití území v OHP**

Kritika a připomínky směřovaly proti regulaci území, která představuje zásah do vlastnických práv a byla navrhována ve prospěch podnikatelského subjektu a bez náhrady. Zpracovatel namísto obhájení tohoto požadavku, z hlediska územního plánování legitimního, akceptuje, že

všechny návrhy na regulaci území byly z dokumentace vypuštěny a pak si v jiných částech posudku stěžuje na rozvoj bydlení v území. Soulad záměru s územními plány je v posudku ignorován v plné míře.

Typická připomínka nebyla správně vypořádána.

#### **ad j) Území nevhodná pro bydlení, pro školní a zdravotní účely**

Tato území nejsou vyznačena v dokumentaci ani v posudku, připomínka nebyla správně vypořádána,

#### **ad k) Závěr k posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví**

Tvrzení zpracovatele o dostatečné kvalitě posouzení neodpovídá skutečnosti, o čemž svědčí protiprávní doplňování posouzení i přetrvávající chyby v dokumentaci a nyní i v posudku. Podklady pro orgány státní správy jsou nedostatečné, protože nebylo provedeno posouzení dle zák. 258/2000 Sb., které je pro tyto orgány zcela jednoznačně závazné, Nedostatečnost vyhodnocení vyplývá i z tvrzení zpracovatele, že hodnocení má akademický charakter. Zcela souhlasíme s tvrzením, že využitelnost pro laickou veřejnost je malá a doplňujeme, že se to v plné míře vztahuje i na státní orgány. Připomínka nebyla správně vypořádána.

#### **4) Prověření dalších variant**

Žádné varianty uspořádání drah ani varianty provozu na drahách, které by umožnily minimalizaci dopadů na okolí, nebyly v průběhu procesu EIA hledány ani posuzovány, stejně jako nebyly hledány v rámci stávající ani navrhované územně plánovací dokumentace. Nebyl splněn požadavek MŽP a veřejnosti, typická připomínka nebyla správně vypořádána.

#### **5) Problematika překročení hlukových limitů**

Vypořádání obsahuje citaci zákona, ale neřeší podstatu problému - zbavení obyvatel práva na ochranu zdraví a majetku. Zpracovatel pro tento zásah do lidských práv nemá naprosto žádnou oporu v územních plánech, není řádně odůvodněn, nejsou uvedeny podmínky vyvlastnění části práv, kompenzace majetkové a zdravotní újmy, ...

Zpracovatel opominul, že lidé nechtějí stavět na letištní ploše, ale naopak letiště zamýšlí způsobit hluk v oblastech určených pro bydlení. Postup je zcela v rozporu s principy stavebního zákona a územního plánování.

Typická připomínka nebyla správně vypořádána.

#### **7) Soulad s územně plánovací dokumentací (ÚPD)**

Vypořádání této typické připomínky není věcně správné a to z následujících důvodů:

- uvažovaný záměr nelze umístit na stávající plochu letiště DL v platném územním plánu, lze odkázat na navrhovanou změnu Z939, zjevně nepravdivé tvrzení zpracovatele,
- dokumentace obsahuje vyjádření místně příslušných stavebních úřadů z roku 2009, které je jednak neaktuální a také nesprávné, na nesprávnost vyjádření byli příslušné úřady i MŽP upozorněny,
- v důsledku vlekového procesu EIA jsou uvedená vyjádření po dvou letech překonaná, Zásady územního rozvoje Prahy letiště Praha Ruzyně neobsahují, změna Z939 nebyla a nemůže být v současné době schválena,
- letiště svým plánovaným provozem zasahuje do území vyznačených jako obytná a došlo by k překračování hlukových limitů, dopravní stavby takového rozsahu s negativním dopadem na okolí nelze umístit do území obytných,

- nesouhlasíme s tvrzením, že záměr, který je spojen s omezením práv na ochranu zdraví, životního prostředí a majetku lze projednávat jako podklad pro územní řízení či opatření obecné povahy bez souladu s ÚPD

Typická připomínka nebyla správně vypořádána, zpracovatel neověřil aktuální stav v území, nesprávnosti vznikly i v souvislosti s nedodržením zákonných lhůt pro zpracování posudku.

### **8) Plnění ekologických limitů**

Postup podle zákona při zřizování OHP neznámá, že lidé uvnitř OHP nebudou vystaveni nadlimitním hodnotám hluku a že tento stav není třeba řešit. Posouzení dle zákonných limitů nebylo provedeno.

Typická připomínka nebyla správně vypořádána.

### **9) Doporučení WHO**

Argumentace s novými a starými letišti je zcela zavádějící, protože lidé a jejich zdraví jsou stále stejní a pro oba případy doporučení WHO z hlediska ochrany zdraví platí. Pokud se zásadním způsobem rozšiřuje letiště v Ruzyni, tak to evidentně neznámá, že doporučení neplatí a pokud je nelze dodržet, tak je zjevné ohroženo zdraví obyvatel.

Typická připomínka nebyla správně vypořádána

### **10) Shoda se všemi dotčenými subjekty**

Dokumentace i posudek předkládají veřejnosti nesprávné informace:

- v dokumentaci je nepravdivé tvrzení o shodě s obcemi na rozsahu OHP,
- v posudku nepravdivé tvrzení o požadavku orgánu ochrany zdraví na OHP v rozsahu limitních izofon, (požadavek orgánu není doložen, ve stanovisku MZ pouze požadavek na objasnění rozsahu OHP nikoliv na přepracování, přepracování dokumentace provedeno v rozporu se zákonem)
- odkazy na striktní požadavky zákona jsou zjevné nepřesné a matou veřejnost,

Typická připomínka nebyla správně vypořádána.

### **11) Počty dotčených obyvatel**

Přes upozornění veřejnosti a požadavek MŽP počty obyvatel nebyly prověřeny, ve variantě 2020-B jsou počty neúplné, odhady nesprávné. Nejedná se o neshody s jinými prognózami, jak uvádí zpracovatel, ale o skutečnost, že prognózovaný stav na Suchdole k roku 2020 byl překročen již v roce 2010, což je fakt.

Typická připomínka nebyla správně vypořádána.

### **12) Vyhodnocení kumulativních jevů**

Toto vyhodnocení nebylo provedeno a zpracovatel tento fakt ani nezakrývá, typická připomínka nebyla správně

vypořádána.

### **13) Hodnota nemovitostí**

Zpracovatel neřeší připomínku, pouze odkazuje na dokument, který byl předmětem připomínek a nehodnotí správnost nebo nesprávnost hodnocení. Odpověď na otázku, zda dům u dálnice nebo pod letištní drahou má stejnou hodnotu jako dům v klidné lokalitě, je zřejmá i bez studie. Typická připomínka nebyla správně vypořádána.

### **16) Limity hluku a znečištění životního prostředí**

Obhajoba tvrzení, že limity hluku nejsou stanoveny jako limity znečištění životního prostředí, je nepřijatelná. Argumenty, které zpracovatel uvádí, jsou směsicí citací zákona a polopravdivých tvrzení, z kterých je vyvozen pro oznamovatele potřebný ale nesprávný závěr - vyhnout se posuzování únosnosti záměru na životní prostředí, v tomto případě „za každou cenu“. Zjevné nepravdy jsou následující:

- životní prostředí nejsou jen složky ovzduší, ....a energie, ale zákon říká jasně - je to vše, co vytváří přirozené podmínky existence organismů včetně člověka,
- vytváření hluku provozem letadel by dle zpracovatele nemělo být znečištěním životního prostředí – zákon uvádí, že poškozováním životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy.

Rozsah posuzování upravuje § 2 zákona č. 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<sup>2)</sup> a na jejich vzájemné působení a souvislosti“.*

<sup>2)</sup> *Například zákon č. 44/1988 Sb., zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 17/1992 Sb., zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (zákon o ochraně ovzduší).*

Máme tedy lidskou činnost, která znečišťuje životní prostředí, máme i zvláštní předpis, máme také míru stanovenou nařízením vlády a přesto zpracovatel tvrdí, že MŽP nepřísluší posuzovat vliv hluku na životní prostředí z hlediska únosnosti a že překročení limitů hluku neznamena překračování únosného zatížení. Posouzení únosnosti záměru z hlediska zdraví by mělo být úplně samozřejmé i při neexistenci všech zákonů, argumentaci zpracovatele nerozumíme, typická připomínka však v každém případě nebyla správně vypořádána.

#### **E) Nesprávné vypořádání námi podaných připomínek k doplněné dokumentaci**

K vypořádání našich konkrétních jednotlivých připomínek na str. 217-219 posudku uvádíme:

##### **Připomínka 1:**

*Zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky MŽP na dopracování dokumentace pod č.j. 21550/ENV/08 ze dne 13..3.2008. ...*

Vypořádání připomínky je nesprávné, zpracovatel se v posudku nevyjádřil k podstatě připomínky, tedy k tomu, zda v dopracované dokumentaci byly nebo nebyly splněny požadavky MŽP. V této souvislosti dále uvádíme:

- posudek ani neobsahuje stanovisko MŽP č.j. 21550/ENV/08, zásadní dokument pro dopracování dokumentace,
- posudek neobsahuje vyhodnocení vypořádání tohoto stanoviska v doplněné dokumentaci, veřejnost nemá možnost se z posudku dovědět, jak bylo zpracovatelem naloženo s požadavky MŽP,

S vypořádáním připomínky 1 nesouhlasíme a odkazujeme jednak na v bodě D) výše uvedené vyjádření k příslušným typickým připomínkám a dále dodáváme k níže uvedeným bodům naší připomínky:

a2) - nebyla vyřešena problematika provozních stavů k roku 2014, kdy měla být dráha v provozu. V důsledku průtahů s doplňováním dokumentace (2 roky) a celkové doby zpracování posudku (cca 14 -15 měsíců) je nereálné jak zahájení stavby, tak i uvedení do provozu 2014. Dokumentace je v červnu 2011 zcela neaktuální a nepoužitelná, samozřejmě je zcela v rozporu s přílohou č. 4 zákona EIA. Dále nebyla dořešena nesmyslnost posuzování imaginárního stavu k roku 2014 při nerealizaci záměru, který ale již není možný z důvodů uzavření dlouhodobých smluv s MČ Praha 6 omezujících trvale provoz na dráze 13/31. Dále zcela zásadně namítáme, že zpracovatel posudku neodůvodnil koncentraci leteckého provozu požadovanou v dokumentaci, v tomto směru nebyly prověřeny žádné varianty provozu.

a3) únosnost záměru z hlediska veřejného zdraví nebo maximální únosnost území pro daný typ záměru nebyla v celém procesu EIA, jakož i v rámci stávající nebo připravované ÚPD nikdy prověřena ani stanovena.

c) synergií hluku se dokumentace ani posudek nezabýval, uvést metodiku nepomáhá veřejnosti ani orgánům ochrany zdraví. Dokumentace ani zpracovatel posudku se ani nepokusili upozornit např. na případná území zasažená současně více nadlimitními hluky v kombinaci s kvalitou ovzduší, ve vztahu k synergii nebylo provedeno vůbec nic.

d1) z hlediska prověření počtu obyvatel a provedených odhadů nebylo provedeno vůbec nic, počty obyvatel k roku 2020 jsou neúplné,

d2) k absenci hodnocení vlivů hluku podle zákonem č. 258/2000 Sb. stanovených ukazatelů se zpracovatel vůbec nevyjádřil, nesmyslnost srovnávání stavů 2014 a 2020 nebyla vyvrácena,

e) zpracovatel se vyjadřuje k něčemu, co nebylo předmětem připomínky. Vypořádání výslovně požadovalo MŽP a je zjevné, že je nutné oznamovatele upozornit i na takové samozřejmosti, jako je vypořádání připomínek. Že to nebylo ze strany oznamovatele provedeno, je zřejmé z posudku, který vypořádává nebo se snaží vypořádat také připomínky k dokumentaci z roku 2007.

## **Připomínka 2:**

S vypořádáním připomínky 2 nesouhlasíme a odkazujeme jednak na v bodě D) výše uvedené vyjádření k příslušným typickým připomínkám a dále dodáváme k níže uvedeným bodům naší připomínky:

a) kapacitu záměru oznamovatel neuvedl, zpracovatel není oprávněn stanovit nebo měnit kapacitu záměru,

b) připomínka nebyla vypořádána, problém se vinou časových prodlení oznamovatele a porušení zákona zpracovatele ještě prohloubil - není znám datum zprovoznění, rok 2014 je nereálný.

c) Postup oznamovatele i zpracovatele je nesmyslný - s odkazem na zákon EIA a jeho přílohu 4 obhajuje nutnost dodržet zákon a posuzovat současný stav území, ale na druhé straně za současný stav území považuje rok 2006. Zpracovatel by si měl ujasnit pojem současný stav - v roce 2006 vadily cca 2 roky odstupu, nyní nevádí 4,5 roku.

d) vinou zdržení oznamovatele a zpracovatele není již v souladu se zákonem posuzovat stav k roku 2006 jako současný stav území.

**Přípomínka 3:**

S vypořádáním připomínky 3 nesouhlasíme, nesprávnosti nebyly vypořádány, v dokumentaci a ve vyjádřeních příslušných úřadů k dokumentaci či posudku není uveden správný a aktuální stav ÚPD a dále odkazujeme na naše výše uvedené vyjádření k příslušné typické připomínce.

**Přípomínka 4:**

S vypořádáním připomínky 4 ohledně vyhodnocení vlivů na zdraví nesouhlasíme, nesprávnosti nebyly odstraněny a to ani za cenu protiprávního doplnění dokumentace v rámci posudku a dále odkazujeme na naše výše uvedené vyjádření k příslušné typické připomínce.

**Přípomínka 5:**

S vypořádáním připomínky 5 nesouhlasíme, noční provoz není nadále řádně omezen a to zejména po roce 2020. Odkazujeme na naše vyjádření k příslušné typické připomínce a dodáváme, že dokumentace ani zpracovatel neodstranily např. následující vady:

- opět není omezen počet letů za jednu konkrétní noc,
- není stanoveno rozložení letů během noci,
- noční provoz v zimním období bez omezení,
- naprosto nebyly zohledněny nejistoty měření hluku při vymezení OHP, návrh zpracovatele na změnu OHP jednoznačně ukazuje na neznalost hlukové problematiky i stavu v okolí letiště.

**Přípomínka 6:**

S vypořádáním připomínky 6 nesouhlasíme. Odkazujeme na naše výše uvedené vyjádření k příslušné typické připomínce a dodáváme k jednotlivým bodům naší připomínky:

a) OHP je zásadní problém celého procesu EIA, protože představuje omezení práva na ochranu zdraví, způsobu užívání majetku a nakládání s majetkem ve prospěch podnikatelského subjektu. Zpracovatel toto potvrzuje, ale neřeší legitimitu tohoto kroku, který představuje částečné vyvlastnění práv a ani dopady návrhu OHP. Zpracovatel (soukromý podnikatelský subjekt) ani oznamovatel (rovněž podnikatelský subjekt) nejsou oprávněni bez projednání a schválení tohoto opatření v procesech ÚPD navrhnout omezení zákonných práv obyvatel.

b) že je návrh OHP nedůvodný je zcela evidentní i z tzv. „širšího pohledu“ zpracovatele a je třeba ocenit dopracování tabulky o rozdělení na přílety a odlety, která zcela jasně potvrzuje důvodnost našich pochyb o rozsahu OHP. V případě, že by se zpracovatel zamyslel nad vlastní tabulkou, zjistil by např. toto:

Noční provoz:

- počet startů proti roku 2006 sice stoupl o 2, přistání ale poklesly o 3, celkově **pokles o 1 pohyb,**
- počet startů proti roku 2008 se nezměnil, přistání poklesly o 7, celkově **pokles o 7 pohybů**
- OHP v roce 2006 i 2008 bylo vyhovující - viz zprávy letiště, zjištění hygienických stanic, stanovisko Ministerstva dopravy,

**Žádná podstatná změna v rozložení startů a přistání v noci se tedy rozhodně nekoná,** navíc se prý použijí tišší letadla - z tabulky tedy nelze vyvodit žádný důvod pro rozšíření OHP z důvodu nočního hluku.



Denní provoz

Dle tabulky zpracovatele je:

- počet přistání na nové dráze 246, startů 8,
- proti roku 2006 je na nové dráze **pokles (hlučnějších) startů o 29, proti roku 2008 o 33,**
- změna počtu pohybů na nové dráze je skutečně námi uváděných +32% proti roku 2006 a +28% proti roku 2008, dle tabulky zpracovatele se tedy redukoval počet hlučnějších startů na nové dráze nad Suchdolem na minimum.

Skutečnost, že se redukovaly starty na nové dráze nad Suchdol, jsme v naší připomínce neuvedli, ale z tabulky zpracovatele je to zcela zjevné a významně to prohlubuje pochybnosti o rozsahu OHP. Znamená to, že změna +32% resp. +28% pohybů je navrhována současně s redukcí hlučných startů a nikoliv s jejich nárůstem jak tvrdil zpracovatel a o nějakém navýšení hlučnosti z důvodu změny poměru startů - přistání na nové dráze nemůže být ani řeč.

Úvaha zpracovatele, že „*v denní době narostl výrazně akusticky méně příznivý poměr vzletů*“, a že tímto vlivem by OHP mělo být větší je tedy zcela nesprávná. U nové dráhy je nesmyslnost zjevná, starty jsou totiž omezeny na minimum.

Jaký vliv by poměr starty-přistání mohl mít na OHP v okolí staré dráhy, kde se má provoz proti roku 2006 redukovat o 40%, je naprostou záhadou a zjevným umocněním nesprávnosti výkladu zpracovatele. Denní limitní izofona 60 dB totiž končí dle modelu oznamovatele i pro rok 2020 s velkou rezervou několika km hluboko ve stávajícím OHP před Horoměřicemi.

Tabulka v posudku beze zbytku potvrzuje nedostatky v návrhu OHP a to i v denní době, zmatené závěry zpracovatele neodpovídají faktům. Nedochází totiž k takovému nárůstu pohybů a změnám v provozu, které by rozsah OHP odůvodňovaly a je to zřejmé i z tabulky zpracovatele.

#### **Připomínka 7:**

S vypořádáním připomínky 7 nesouhlasíme, letiště není vymezeno co do rozsahu ani druhu doprav v ÚPD, vymezení v dokumentaci je nedostatečné a orientace podnikatelského subjektu není do budoucna předvídatelná.

#### **Připomínka 8:**

S vypořádáním připomínky 8 nesouhlasíme, stanovisko příslušného úřadu bylo doplněno až v rámci posudku, nebylo konstatováno pochybení v dokumentaci, zpracovatel protiprávně doplnil vyjádření k oblasti Natura.

#### **Připomínka 9:**

S vypořádáním připomínky 9 nesouhlasíme, doporučení WHO nejsou zejména ve vztahu k nočnímu provozu dodržena, přestože jsou uváděna v dokumentaci a dále odkazujeme na naše vyjádření k příslušné typické připomínce

#### **Připomínka 10:**

S vypořádáním připomínky 10 nesouhlasíme, jedná se o dlouhodobý záměr, který dokumentace a zpracovatel posuzuje věcně nesprávně pouze k roku 2020, po prodlení oznamovatele s dokumentací a zpracovatele s posudkem se nyní jedná v podstatě o stav při uvedení záměru do provozu. Tento postup je v rozporu se zákonem EIA, zpracovatel nedostatečný způsob posuzování ve vypořádání připomínky neobhájil. Dále odkazujeme též na naše vyjádření k příslušné typické připomínce 1).

### **Přípomínka 11:**

S vypořádáním připomínky 11 nesouhlasíme, zákon EIA požaduje zveřejnění alespoň textové části dokumentace, jejíž součástí jsou i přílohy prokazatelně textové a z hlediska obyvatel velmi důležité - ochrana zdraví, návrh OHP. Veřejnost musí být nyní opět a ještě více zmatena - na [www.cenia.cz](http://www.cenia.cz) je zveřejněn posudek a kupodivu s přílohami, které doplňují přílohy dokumentace, které ale zveřejněny nejsou. Celý proces zveřejňování dokumentace je od počátku chybný a veřejnost ani není informována o tom, že důležité texty ohledně zdraví nebyly zveřejněny v elektronické podobě.

Ve zveřejněných návrzích OHP je po zpracování posudku zmatečnost ještě větší - v rámci jedné doplňované dokumentace máme nyní již tři návrhy OHP - návrh v příloze 2 dokumentace z roku 2009 se stavem OHP z roku 2007, návrh OHP v příloze 16 dokumentace a nejnověji návrh zpracovatele posudku (?).

### **Přípomínka 12:**

S vypořádáním připomínky 12 nesouhlasíme, příloha s nepravdivým tvrzením MZ je nadále součástí dokumentace, nové vyjádření MZ k doplněné dokumentaci z 15. 2. 2010 je zpracovatelem ve vztahu k návrhu OHP dezinterpretováno. Zpracovatel nesprávně nekonstatoval pochybení a nevrátil dokumentaci s prokazatelně nepravdivými podklady k přepracování.

### **Přípomínka 13:**

Vypořádání připomínky 13 nebylo řádně provedeno, zpracovatel neodůvodnil ani nemohl odůvodnit absenci vyhodnocení vlivu hluku na okolní území z hlediska závazné celospolečensky přijatelné míry rizika vyplývající z hygienických limitů dle zák. 258/2000 Sb. Nadále nebyly odstraněny základní nedostatky v podkladech pro hodnocení vlivů na zdraví:

- hluková studie včetně mapových příloh pracuje s hygienickými ukazateli hlukové zátěže  $L_{Aeq}$ , se kterými ale nepracuje vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel,
- vyhodnocení vlivů hluku na zdraví pracuje s ukazateli LN, LDVN, pro které zase ale nejsou zveřejněny podklady (pokud existují), protože vyhodnocení vlivů na zdraví bylo doplňováno a konstatuje se, že podklady v dokumentaci neuvedené mají nedostatky.

### **Přípomínka 14:**

S vypořádáním připomínky 14 nesouhlasíme, zpracovatel nehodnotil vypořádání připomínek z roku 2008 v doplněné dokumentaci, kde měly být v souladu s požadavkem MŽP řádně vypořádány. Konstatujeme, že v doplněné dokumentaci nebyly naše připomínky vypořádány, proč se je snaží zpracovatel vypořádat v rámci posudku namísto vrácení dokumentace, není zřejmé.

### **Přípomínka 15:**

Vypořádání připomínky 15 nebylo řádně provedeno, zpracovatel se ani nepokusil odůvodnit či objasnit, proč veškerý provoz je koncentrován na jednu dráhu a ještě se kvůli noční zátěži má rozšiřovat OHP. Připomínáme, že právě v okolí staré dráhy probíhá celoroční, celonoční a celodenní provoz již desítky let. Koncentrace provozu zvláště nočního je zcela nepřijatelná.

### **F) Zpracovatel v rozporu se zákonem doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru**

Přestože zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje doplnění dokumentace během zpracovávání posudku, zpracovatel tak minimálně přílohou 5 a 6 posudku dokumentaci doplnil. Zpracovatel posudku následně posuzoval dokumentaci

doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.

**G) V rámci procesu EIA nebyly splněny zákonné termíny**, např. termín pro zpracování posudku byl překročen.

#### **H) Nesoulad a rozpor s územně plánovací dokumentací**

Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném územním plánu Prahy ani v zásadách územního rozvoje Prahy a je v rozporu s platným územním plánem VÚC Pražského regionu. Podklady a údaje v dokumentaci vztahující se k územně plánovací dokumentaci jsou neaktuální, neúplné a nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k předkládanému záměru.

#### **I) Nezákonný postup zpracovatele při posuzování navrhovaného ochranného hlukového pásma (OHP)**

Zpracovatel v rámci posudku zcela přepracoval návrh OHP a oproti předané dokumentaci stanovuje jiný rozsah a nové podmínky OHP. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí přepracování dokumentace výslovně zakazuje. Tímto dochází ke změně rozsahu dotčených obcí a území, snižuje se ochrana obyvatel před leteckým hlukem a důsledkem by byla maximální koncentrace provozu do úzkého pruhu území.

#### **J) Neurčitý okruh osob dotčených záměrem**

Důsledkem nezákonného postupu a nesprávného posudku je, že z dokumentace ani z posudku nelze zjistit, komu a v jakém rozsahu hrozí omezení ochrany zdraví a dotčení vlastnických práv zřízením OHP.

#### **K) Dodatečné vypořádání připomínek za oznamovatele**

Zpracovatel vypořádal v posudku vyjádření k dokumentaci z roku 2007, která měla být vypořádána oznamovatelem v souladu s požadavkem MŽP již v doplněné dokumentaci z roku 2009. Místo vrácení dokumentace k doplnění v souladu se zákonem EIA se zpracovatel po třech letech snažil napravit nedostatky doplněné dokumentace v podobě nevypořádaných připomínek.

#### **L) Nesprávná současná charakteristika území**

Jedním ze zásadních nedostatků dokumentace i posudku je neaktuálnost údajů o současném stavu území. V roce 2008 byli MŽP i oznamovatel upozorněni na skutečnost, že posuzovaný stav v dokumentaci označený jako současný neodpovídá stavu v oznámení záměru. Připomínka byla vypořádána tak, že MŽP pro zpracování dokumentace požadovalo jako současný stav k roku 2006 v souladu s přílohou č. 4 zák. 100/2001 Sb., Náležitosti dokumentace,

**ČÁST C, ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ**, odst. 2, „*Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území...*”

V doplněné dokumentaci i v posudku se pro současnou charakteristiku území používají data z roku 2006, proces EIA se protahuje vinou chyb v dokumentaci, prodlení se zpracováním dokumentace i vinou nedodržení zákonných lhůt v procesu posuzování záměru a současný stav se liší od stavu takto deklarovaného již o více než 4 roky, tedy o dvojnásobek oproti posunu mezi oznámením a dokumentací v roce 2007. Nesprávnost charakterizování současného území rokem 2006 je dále zjevná i z přílohy 6 posudku, která již při hodnocení vlivů na ovzduší pracuje s údaji o stavu území za rok 2008 (Imisní pozadí, oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší).

Upozorňujeme na tento nesoulad posuzované dokumentace s požadavky zákona EIA, přílohy 4 a požadujeme zachování konzistentního přístupu MŽP k požadavku na aktuálnost charakteristiky současného stavu území a zohlednění protiprávního stavu ve stanovisku vydávaném MŽP.

### **M) Neautorizované části posudku**

Přílohy č. 3 a 4 jsou jakési volně připojené listy bez uvedení zpracovatele, objednatele, data zpracování, podpisu a nespĺňují tedy ani základní požadavky na součást posudku.

### **N) Návrh stanoviska**

Nedostatky v dokumentaci a v posudku se zásadním způsobem projeví i na nesprávnosti navrhovaného stanoviska:

1. Navržené stanovisko je neobjektivní, protože zpracovatel postupoval v průběhu zpracování posudku v rozporu se zákonem a protiprávně se snažil alespoň částečně napravovat chyby v dokumentaci.

2. Veškeré „garance, doporučení, podmínky, omezení... v záměru stejně jako celé vyhodnocení vlivů a posudek jsou omezeny rokem 2020, stav po roce 2020 stanovisko neřeší, v případě dlouhodobého záměru nemají taková omezení a sliby praktický význam.

3. Formulace ve stanovisku v bodě 6, fáze přípravy ohledně způsobu vyhlášení OHP je s ohledem na využití odkazu na zákon a dopady navrhovaného opatření mimořádně demagogická a účelová. Jejím cílem je přesvědčit dotčené obyvatele, že rozsah OHP je přesně vymezen zákonem a že rozhodnutím Úřadu pro civilní letectví mohou být automaticky bez náhrady zbaveni části svých práv na ochranu zdraví a majetku. Uvedené tvrzení není pravdivé.

4. Časově omezené podmínky provozu jsou nepřesné a vzájemně rozporuplné, například v případě nočního provozu se uvádí:

- max. počet plánovaných letů 40 za noc, (což samozřejmě připouští libovolné překročení o neplánované lety),

- letecký provoz omezen na 5% maximálního počtu pohybů v charakteristickém dni, (toto neřeší stav po roce 2020, charakteristický den se stane proměnnou veličinou),

- letecký provoz bude plánován tak, aby nedošlo k překročení hlukové kvóty. Pojem „hluková kvóta“ česká legislativa nezná, ale je zřejmě odvozován od podmínky nepřekročení hluku za hranicí OHP, které má být právě z důvodu nočního hluku prodlouženo.

Je zjevné, že počet letů za jednu noc není nadále stanoven, není zřejmé, která podmínka je rozhodující a že po roce 2020 nebude z uvedeného platit nic.

5. Bez posouzení variant provozu na dráhách a bez znalosti optimálních tratí jsou uvedeny a požadovány preference drah.

6. Stanovisko uvádí, že teprve následně budou stanoveny příletové a odletové tratě a upraveny způsoby vzletu. Přesto navrhuje vytyčit naprosto přesně OHP dle matematických modelů v osách drah a bez ohledu na maximální hladiny hluku. Pokud není stanovena vymahatelná podmínka, že se bude létat výhradně v osách drah s maximální

koncentrací hlukové zátěže a bez ohledu na to, co je pod osou dráhy za území, je celý posudkem doporučený návrh OHP z hlediska ochrany zdraví zcela nesmyslný.

7. Návrh stanoviska neřeší nejistoty měření hluku +/- 3 dB při kontrole OHP vymezeného s přesností +/- 1m na základě matematického modelu s přesností +/- 2 dB (rozdíl 3dB znamená

dvojnásobný letecký provoz). Požadovaný monitoring hluku nepředstavuje kontrolu dodržování hlukových limitů, která přísluší hygienickým stanicím.

8. Kompenzační opatření zcela nekonkrétní a nedostatečná, není zohledněno poškození životního prostředí, zvýšení zdravotních rizik, omezené užívání nemovitostí.

**Z výše uvedených důvodů nesouhlasíme s hodnocením v části VI posudku, závěry byly učiněny na základě vadné dokumentace, nesprávných vstupních údajů a za cenu porušení zákona EIA. Dokumentace, posudek a navržené stanovisko k záměru "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně" jsou nesprávné a protizákonné, požadujeme přepracování navrhovaného stanoviska a následné vydání nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru. Současně oznamujeme Ministerstvu životního prostředí, že záměr ohrožuje životní prostředí v okolí letiště nad rámec stanovený příslušným předpisem pro ochranu zdraví a to i v obydlených oblastech.**

**Vzhledem k mnoha nejasnostem a pochybnostem ohledně podkladů a metod hodnocení vlivů na zdraví i ze strany samotných zpracovatelů dokumentace a posudku požadujeme, aby Ministerstvo postupovalo velmi obezřetně a celý záměr posoudilo i ve smyslu § 12, §13, a §19 zák. 17/1992 Sb. o životním prostředí.**

#### **Vypořádání:**

A) Byly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZdr) z roku 2010 – viz vyjádření MZdr.

Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.

B1) Legislativní hygienické limity vymezují přijatelnou míru zdravotních rizik hluku a nebudou na základě procesu EIA překročeny (legislativní limit pro venkovní prostor mimo OHP, legislativní limit pro vnitřní prostor v OHP).

B2) Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

B3.1. Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

B3.2. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

B3.3. Hluková studie, která je přílohou dokumentace zohledňuje příslušné nejistoty výpočtu dle závazných metodik, které jdou k „tíži žadatele“, obsahuje stanovení limitních izofon. Vyhodnocení měření potom probíhá dle požadavků orgánů státní správy, jehož metodika není předmětem posouzení v tomto procesu EIA. Počty pohybů jsou stanoveny podmínkami určujícími maximální kapacitu. V ochranném hlukovém pásmu je stanoven režim v souladu s legislativou.

B3.4. Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku

EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.

B3.5. „Skoková“ zátěž nebyla nijak opominuta – příslušné metodiky pro hodnocení vlivů na zdraví s ní počítají. Zároveň se nepočítá s provozem na maximální kapacity v době uvedení záměru do provozu.

B3.6. Hladina maximálního akustického tlaku není jako deskriptor pro posuzování hluku z dopravy stanovena nebo doporučena ve formě národního hlukového limitu ani žádnou směrnicí EU (Směrnice č. 2002/49/EC, která pouze umožňuje tento deskriptor použít, zejména, pokud jsou na něj navázány tzv. mezní hodnoty, což v ČR nejsou - viz příloha I Směrnice). Maximální hladiny hluku z leteckého provozu byly prověřeny v rámci oznámení EIA, které je nedílnou součástí procesu EIA a na základě jejich posouzení byly stanoveny oblasti nevhodné pro bydlení (významné vlivy maximálních hladin hluku) – viz příslušná podmínka. To, že v současné době nemají stanoven zákonný limit není chybou procesu EIA. Stanoveny byly, byly určeny oblasti s významnými vlivy, které byly ošetřeny příslušnou podmínkou.

B3.7. V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přilet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Problematika rozsahu limitní izofony nočního hluku je v posudku dostatečně vysvětlena. Na uvedeném „hlukovém paradoxu“ se mj. podílí i problematika nutného zohlednění příslušných korekcí ve výpočtu limitní izofony, které jdou k „tíži žadatele“.

B3.8. Vyhlášení OHP není předmětem posuzování EIA – viz příl. č. 1 k zák. č. 100/2001 Sb.

Letiště dosud nemělo stanovenou max. kapacitu. Podmínku, která stanovuje max. kapacitu musí správní úřad zohlednit při dalších rozhodnutích (v tomto případě např. územní rozhodnutí) dle § 10 odst. 4 zák. č. 100/2001 Sb. Dále musí kontrolovat její plnění. Předmětem EIA (tedy nové EIA) jsou pak: „změny záměru uvedeného v příloze č. 1 k tomuto zákonu kategorii I, pokud má být významně zvýšena jeho kapacita a rozsah nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání“ - § 4 odst. 1 písm. b). Požadavek na zvýšení podmínkou stanovené max. kapacity lze považovat za „významné zvýšení kapacity“.

Podmínky stanoviska EIA musí správní úřad zohlednit při dalších rozhodnutích (v tomto případě např. územní rozhodnutí) dle § 10 odst. 4 zák. č. 100/2001 Sb. Dále musí kontrolovat jejich plnění.

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

B3.9. V Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví byly použity výpočtové varianty, jedná se běžný postup, v tomto případě dokonce postup vyžádaný orgánem ochrany veřejného zdraví a podle tohoto požadavku také zpracovaný.

Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

B3.10. Příletové a odletové tratě nejsou zdrojem významných hladin hluku, nemají vliv na limitní izofony, a proto mohou být řešeny tímto způsobem. Podmínkou je uloženo navrhnout tyto tratě mimo souvislou zástavbu, dodržování kontrolovat a porušení sankcionovat.

V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přilet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Tyto podmínky jdou nad rámec legislativy a jsou výsledkem procesu minimalizace vlivů v rámci procesu EIA.

Rozšíření hlukové zátěže Suchdola je z důvodu denní limitní izofony.

Hodnocení zdravotních rizik expozice hluku z leteckého provozu bylo zdola omezeno na nejnižší hladiny, na nichž lze prakticky rozlišit příspěvek hluku z leteckého provozu od hluku z ostatních zdrojů.

Hladina maximálního akustického tlaku není jako deskriptor pro posuzování hluku z dopravy stanovena nebo doporučena ve formě národního hlukového limitu ani žádnou směrnicí EU (Směrnice č. 2002/49/EC, která pouze umožňuje tento deskriptor použít, zejména, pokud jsou na něj navázány tzv. mezní hodnoty, což v ČR nejsou - viz příloha I Směrnice). Maximální hladiny hluku z leteckého provozu byly prověřeny v rámci oznámení EIA, které je nedílnou součástí procesu EIA a na základě jejich posouzení byly stanoveny oblasti nevhodné pro bydlení (významné vlivy maximálních hladin hluku) – viz příslušná podmínka. To, že v současné době nemají stanoven zákonný limit není chybou procesu EIA. Stanoveny byly, byly určeny oblasti s významnými vlivy, které byly ošetřeny příslušnou podmínkou.

V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přilet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Tyto podmínky jdou nad rámec legislativy a jsou výsledkem procesu minimalizace vlivů v rámci procesu EIA.

B4) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010 byl objednáán zpracovatelem posudku EIA dle § 9 odst. 4. Tento dílčí podklad byl objednáán proto, že zpracovatel posudku EIA je autorizovanou osobou pro EIA, není však autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik expozice hluku a osobou způsobilou pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, což je zpracovatel citovaného oponentního Posudku na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010. Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném svém ustanovení neukládá povinnost uvedení objednatel v dílčím podkladu.

Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity. Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů.

Posouzení dle zákona č. 258/2000Sb., tedy porovnání s hygienickými limity bylo provedeno vč. stanovení průběhu limitních izofon.

Posouzení zdravotních rizik bylo provedeno dle odst. 3) zákona č. 258/2000Sb., dle mezinárodních metodik doporučených WHO a dle požadavků příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví (viz vyjádření MZdr).

Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

B5) Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku



EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.

Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika). Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů.

Posouzení zdravotních rizik bylo provedeno dle odst. 3) zákona č. 258/2000Sb., dle mezinárodních metodik doporučených WHO a dle požadavků příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví (viz vyjádření MZdr).

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

C) Dokumentace byla zpracována v souladu se zákonem 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (zák. EIA).

C1) Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

C2)a) Byly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZdr) z roku 2010 – viz vyjádření MZdr.

Posouzení dle zákona č. 258/2000Sb., tedy porovnání s hygienickými limity bylo provedeno vč. stanovení průběhu limitních izofon.

Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno.

Požadované varianty byly prověřeny a doloženy dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.

C2)b) Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA.

C2)c) Uváděný „nekoncepční a nepromyšlený rozvoj letiště v posledních cca 50 letech, kterému napomáhá chaotické územního plánování“ není předmětem posuzování v procesu EIA. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

C2)d) Výčet dotčených obcí zůstává stejný a nijak se nemění (viz posudek EIA). Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

C2)e) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu

území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP. Vlivy hluku se v souvislosti se podmíněným omezením rozsahu OHP ani ochrana zdraví nijak nemění.

C2)f) Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA.

C2)g) V procesu EIA bylo zjištěno, že za předpokladu plnění podmínek stanoviska EIA (navržených posudkem EIA), nedojde v souvislosti s realizací a s provozem uvažovaného záměru k poškozování životního prostředí tj. zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy. A to včetně vlivů hluku bez ohledu na jejich detailní zařazení.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

C2)h) Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

C2)i) Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

C2)j) Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

C2)k) Legislativní hygienické limity vymezují přijatelnou míru zdravotních rizik hluku a nebudou na základě procesu EIA překročeny (legislativní limit pro venkovní prostor mimo OHP, legislativní limit pro vnitřní prostor v OHP). Podstatně podrobnější hodnocení zdravotních rizik umožňuje hodnotit i tzv. podlimitní expozice, tzn., umožňuje např. vyslovit negativní stanovisko k záměrům i v případě, kdy nejsou hygienické limity překračovány. Tento přístup, respektující mezinárodní doporučení WHO, tak představuje vyšší úroveň

ochrany veřejného zdraví před hlukem než pouhé porovnání s hygienickým limitem dle NV. Proto i EIA výslovně požaduje tento přístup.

C3) Použité metody hodnocení byly v posudku EIA vyhodnoceny jako správné, odpovídající legislativním a odborným požadavkům. Nezávislá expertiza Eurocontrol, zpracovaná na posouzení vlivů hluku tohoto záměru byla použita (a musela být použita) jako oponentní důkaz další nezávislé instituce.

D1) Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020. Minimalizace vlivů na ŽP v rámci návrhu podmínek je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

D2) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Hluková studie, která je přílohou dokumentace zohledňuje příslušné nejistoty výpočtu dle závazných metodik, které jdou k „tíži žadatele“, obsahuje stanovení limitních izofon. Vyhodnocení měření potom probíhá dle požadavků orgánů státní správy, jehož metodika není předmětem posouzení v tomto procesu EIA. Počty pohybů jsou stanoveny podmínkami určujícími maximální kapacity.

V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přilet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Tyto podmínky jdou nad rámec legislativy a jsou výsledkem procesu minimalizace vlivů v rámci procesu EIA.

D3) Byla posuzovaná zdravotní rizika, u nichž WHO stanovila kvantifikovatelný vztah mezi expozicí a zdravotní odezvou. U ostatních, v odborné literatuře diskutovaných rizicích, zatím nebyly publikovány žádné obecně přijatelné závěry o exaktním vztahu expozice a odezvě organismu. Zdravotní parametry, které nelze objektivně kvantifikovat nelze používat pro porovnávání variant.

Umísťování obytné a další specifikované zástavby do OHP není legislativou striktně zakázáno, ale jsou stanoveny legislativní podmínky pro tuto zástavbu v OHP. Tyto podmínky jsou ve zpřísněné formě zohledněny ve stanovisku EIA. Zároveň nebyl v procesu EIA, Posouzení vlivů na zdraví, oponentním posudku ani ve vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví (MZdr) nalezen důvod pro striktní zákaz z důvodů zákonných parametrů. Kromě toho byla v rámci procesu EIA stanovena území nevhodná pro bydlení (na základě max. hladin hluku, které nemají v současné době zákonný parametr), která jsou ošetřena příslušnou podmínkou stanoviska EIA).

Posudek nijak nezastírá, že v souvislosti s realizací uvažovaného záměru dojde ke změně hlukového pole.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

Legislativní hygienické limity vymezují přijatelnou míru zdravotních rizik hluku a nebudou na základě procesu EIA překročeny (legislativní limit pro venkovní prostor mimo OHP, legislativní limit pro vnitřní prostor v OHP).

Posouzení zdravotních rizik se opírá o odst. 3) zákona č.258/2000Sb. a je prováděno dle mezinárodních metodik doporučených WHO. Hodnocení zdravotních rizik umožňuje posoudit i vliv podlimitních zátěží a umožňuje tak vyšší úroveň ochrany veřejného zdraví.

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

Umísťování obytné a další specifikované zástavby do OHP není legislativou striktně zakázáno, ale jsou stanoveny legislativní podmínky pro tuto zástavbu v OHP. Tyto podmínky jsou ve zpřísněné formě zohledněny ve stanovisku EIA. Zároveň nebyl v procesu EIA, Posouzení vlivů na zdraví, oponentním posudku ani ve vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví (MZdr) nalezen důvod pro striktní zákaz z důvodů zákonných parametrů.

Kromě toho byla v rámci procesu EIA stanovena území nevhodná pro bydlení (na základě max. hladin hluku, které nemají v současné době zákonný parametr), která jsou ošetřena příslušnou podmínkou stanoviska EIA).

Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

D4) Požadované varianty byly prověřeny a doloženy dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.

D5) Legislativní hygienické limity vymezují přijatelnou míru zdravotních rizik hluku a nebudou na základě procesu EIA překročeny (legislativní limit pro venkovní prostor mimo OHP, legislativní limit pro vnitřní prostor v OHP). Proces EIA probíhá podle zák. č. 100/2001 Sb., nikoli podle „stavebního zákona a územního plánování“.

D7) Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

D8) Legislativní hygienické limity vymezují přijatelnou míru zdravotních rizik hluku a nebudou na základě procesu EIA překročeny (legislativní limit pro venkovní prostor mimo OHP, legislativní limit pro vnitřní prostor v OHP).

D8) Uváděné doporučení WHO platí skutečně pro umístování nových záměrů na „zelené louce“, zároveň ovšem národní hlukové předpisy (zajišťující přijatelnou míru rizika) vycházejí plně z požadavků WHO s tím rozdílem, že v národní legislativě jsou závazné, zatímco WHO požaduje limity doporučené (doporučené je má i většina evropských zemí).

D10) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

D11) Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

D12) Vyhodnocení kumulativních vlivů bylo provedeno dle možností daných legislativou, v posudku podrobně vysvětleno.

D13) Posouzení vlivu na ceny nemovitostí bylo provedeno v úrovni potřebné pro proces EIA.

D16) Proces EIA stanovil takové podmínky, aby k „zatěžování území nad přípustnou míru“ nedošlo a aby nemohlo dojít k překročení závazných limitů (včetně vlivů hluku).

E) Přípomínka 1:

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA.

Příloha č. 5 (Náležitosti posudku EIA) zák. č. 100/2001 Sb. nestanovuje povinnost uvádět v žádost o doplnění (ve vyjádření uváděno „stanovisko“).

Byly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZdr) z roku 2010 – viz vyjádření MZdr.

Pro proces EIA jsou podstatné vlivy za provozu s max. kapacitou, nikoli rok 2014. Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

Posouzení dle zákona č. 258/2000Sb., tedy porovnání s hygienickými limity bylo provedeno vč. stanovení průběhu limitních izofon.

Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení neukládá zpracovateli doplněné dokumentace EIA vypořádat připomínky k původní dokumentaci EIA. Naopak tento zákon ukládá zpracovateli posudku EIA vypořádat všechna došlá vyjádření k dokumentaci EIA a nerozlišuje mezi původní dokumentací EIA a doplněnou nebo přepracovanou dokumentací EIA.

E) Přípomínka 2:

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

Současná charakteristika území byla provedena dle zák. č. 100/2001 Sb. Kromě toho by se žádná jiná charakteristika území (např. ta, která je požadovaná ve vyjádření) nijak neprojevila na závěrech procesu EIA a na formulaci jeho podmínek, které jsou jediným výstupem procesu EIA.

E) Připomínka 3:

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

E) Připomínka 4:

Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

E) Připomínka 5:

V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přílet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Tyto podmínky jdou nad rámec legislativy a jsou výsledkem procesu minimalizace vlivů v rámci procesu EIA.

Ve výše uvedených podmínkách není nikde uvedeno, že by se nevztahovaly na noční provoz v zimním období.

Hluková studie, která je přílohou dokumentace zohledňuje příslušné nejistoty výpočtu dle závazných metodik, které jdou k „tíži žadatele“, obsahuje stanovení limitních izofon.

Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

E) Připomínka 6:

Problematika rozsahu limitní izofony nočního hluku je v posudku dostatečně vysvětlena. Na uvedeném rozsahu se mj. podílí i problematika nutného zohlednění příslušných korekcí ve výpočtu limitní izofony, které jdou k „tíži žadatele“.

E) Připomínka 7:

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

E) Připomínka 8:

Dokumentace obsahuje povinné vyjádření dle zák. č. 114/1992 Sb. (Natura). V rámci posudku bylo vyžádáno aktualizované vyjádření.

E) Připomínka 9:

Uváděné doporučení WHO platí skutečně pro umístování nových záměrů na „zelené louce“. Zároveň ovšem národní hlukové předpisy (zajišťující přijatelnou míru rizika) vycházejí plně z požadavků WHO s tím rozdílem, že v národní legislativě jsou závazné, zatímco WHO požaduje limity doporučené (doporučené je má i většina evropských zemí) – tyto předpisy (doporučené WHO) jsou záměrem plněny.

E) Připomínka 10:

V rámci posudku byl posouzen záměr s max. kapacitou bez ohledu na rok.

E) Připomínka 11:

Zákon EIA požaduje zveřejnění alespoň textové části dokumentace. Logicky platí návrh OHP stanovený podmínkou stanoviska EIA.

E) Připomínka 12:

Příloha s vyjádřením MZdr byla v posudku EIA vysvětlena.

E) Připomínka 13:

Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika). Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů.

Posouzení zdravotních rizik bylo provedeno dle odst. 3) zákona č. 258/2000Sb., dle mezinárodních metodik doporučených WHO a dle požadavků příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví (viz vyjádření MZdr).

E) Připomínka 14:

Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení neukládá zpracovateli doplněné dokumentace EIA vypořádat připomínky k původní dokumentaci EIA. Naopak tento zákon ukládá zpracovateli posudku EIA vypořádat všechna došlá vyjádření k dokumentaci EIA a nerozlišuje mezi původní dokumentací EIA a doplněnou nebo přepracovanou dokumentací EIA.

E) Připomínka 15:

V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přilet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Tyto podmínky jdou nad rámec legislativy a jsou výsledkem procesu minimalizace vlivů v rámci procesu EIA.

F) Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

G) Vzhledem k vysoce nadstandardnímu rozsahu záměru a velmi velkému počtu vyjádření, která byla nutno vypořádat, nemohly být správní lhůty po dohodě s MŽP dodrženy.

H) Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

I) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

J) Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP.

K) Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení neukládá zpracovateli doplněné dokumentace EIA vypořádat připomínky k původní dokumentaci EIA. Naopak tento zákon ukládá zpracovateli posudku EIA vypořádat všechna došlá vyjádření k dokumentaci EIA a nerozlišuje mezi původní dokumentací EIA a doplněnou nebo přepracovanou dokumentací EIA.

L) Současná charakteristika území byla provedena dle zák. č. 100/2001 Sb. Kromě toho by se žádná jiná charakteristika území (např. ta, která je požadovaná ve vyjádření) nijak neprojevila na závěrech procesu EIA a na formulaci jeho podmínek, které jsou jediným výstupem procesu EIA.

M) Zákon č. 100/2001 Sb. nijak nespécifikuje zda vůbec, případně jakým způsobem mají být vyžádané podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb. publikovány.

N) Žádná podmínka stanoviska EIA není limitována rokem 2020.



Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Počet nočních letů za jednu noc je striktně stanoven v posudku EIA (návrh stanoviska) a dále podrobně omezen ve stanovisku EIA.

V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přílet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Tyto podmínky jdou nad rámec legislativy a jsou výsledkem procesu minimalizace vlivů v rámci procesu EIA.

To, že letiště je plně koordinované, znamená, že zde neprobíhají (a nebudou probíhat) žádné neplánované laty.

Podmínkami stanovený systém preference drah je výsledkem procesu povinné minimalizace vlivů na ŽP a lidské zdraví v celém procesu EIA.

Příletové a odletové tratě nejsou zdrojem významných hladin hluku, nemají vliv na limitní izofony, a proto mohou být řešeny tímto způsobem. Podmínkou je uloženo navrhnout tyto tratě mimo souvislou zástavbu, dodržování kontrolovat a porušení sankcionovat.

Hluková studie, která je přílohou dokumentace zohledňuje příslušné nejistoty výpočtu dle závazných metodik, které jdou k „tíži žadatele“, obsahuje stanovení limitních izofon. Vyhodnocení měření potom probíhá dle požadavků orgánů státní správy, jehož metodika není předmětem posouzení v tomto procesu EIA. Počty pohybů jsou stanoveny podmínkami určujícími maximální kapacity.

Kompenzační opatření jdou významně nad rámec legislativních povinností a povinností procesu EIA.

V procesu EIA bylo zjištěno, že za předpokladu plnění podmínek stanoviska EIA (navržených posudkem EIA), nedojde v souvislosti s realizací a s provozem uvažovaného záměru k poškozování životního prostředí tj. zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy.

## Čápovi

### A) Zpracovatel posudku řádně neproověřil splnění požadavků

Zpracovatel nesprávně hodnotil splnění požadavků zejména Ministerstva životního prostředí (MŽP), Ministerstva zdravotnictví (MZ) a vypořádání připomínek veřejnosti, které vyplynuly z projednávání dokumentace v r. 2008.

#### 1) Nesplnění požadavků MŽP

MŽP ve svém stanovisku z 13.3.2008 pod zn. 21550/ENV/08 MŽP na úvod uvedlo „*zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat, je nutné tuto dokumentaci doplnit tak, aby zpracovatel posudku měl k dispozici veškeré údaje*“ a požadovalo doplnit dokumentaci. Následující požadavky MŽP na doplnění

nebyly v doplněné dokumentaci splněny:

- a) stanovit maximální kapacitu a limity záměru
- b) stanovit maximální únosnost území
- c) stanovit meze pro růst letiště
- d) vyhodnotit maximální možný rozvoj letiště
- e) prověřit a doložit varianty (dráhy, nákladní dopravy, přeměny letiště)
- f) variantně posoudit různé kombinace provozu na dráhách
- g) vyhodnotit kumulativní vlivy
- h) prověřit množství obyvatel
- i) vypořádat veškeré připomínky a požadavky ve vyjádřeních k dokumentaci

Na závěr stanoviska MŽP opakovaně uvádí „*Doplněná dokumentace musí zohlednit a vypořádat veškeré relevantní připomínky a požadavky obsažené ve vyjádřeních ...*“

Posudek se k jednotlivým požadavkům ani ke stanovisku MŽP jako celku nevyjadřuje. Toto stanovisko, nejdůležitější pro hodnocení doplnění dokumentace, není v posudku ani uváděno.

Je zjevné, že bez splnění výše uvedených požadavků na doplnění nelze v podstatě záměr vůbec posoudit a navrhnout stanovisko k záměru. Že požadavky MŽP nebyly při doplnění dokumentace splněny, je naprosto zjevné ze samotného textu posudku, viz např. protizákonné doplňování dokumentace až v rámci posudku, zjevné dlouhodobé obcházení únosnosti území, přepracovávání dokumentace (návrhu OHP), vypořádávání připomínek z projednání v roce 2008 namísto v doplněné dokumentaci až v rámci posudku, pokus naformulovat pro účely posudku maximální kapacitu, nesprávné a neúplné počty obyvatel v dokumentaci i v příloze 5 posudku, atd. Zpracovatel posudku ani přes porušení zákona (nedodržení termínů pro zpracování posudku, doplňování a přepracování dokumentace v posudku) neobhájil úplnost a správnost dokumentace.

#### 2) Nesplnění požadavků Ministerstva zdravotnictví

MZ jako dotčený úřad ve svém vyjádření (str. 419 posudku) doporučuje v rámci posudku doplnit hodnocení zdravotních rizik o další variantu, aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, objasnit rozsah navrhovaného pásma a

předložit podklady k limitním nočním izofonám.

K tomuto doporučení je nutno uvést:

- doporučení MZ se zjevně netýká pouze informací vyplývajících z dokumentace, ale je požadováno vypracovat novou variantu a aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, evidentně se požaduje změna a doplnění dokumentace. MZ doporučuje provést doplnění, které zákon 100/2001 Sb. výslovně zakazuje a na zákaz doplňovat dokumentaci v rámci posudku byl oznamovatel výslovně upozorněn MŽP, viz výše. MZ nemůže ve svých doporučeních a požadavcích vyžadovat porušení zákona a i v případě, že by toto učinilo, nelze tato protizákonná doporučení ze strany zpracovatele akceptovat. Odpovědnost za zpracování posudku v souladu se zákonem nese zpracovatel bez ohledu na doporučení MZ.

- ve vztahu k ochrannému hlukovému pásmu (OHP) MZ nepožadovalo jeho změnu (nezákonně provedenou v rámci posudku), ale pouze objasnění velikosti OHP; odkaz na požadavky MZ je nepravdivý, požadavek nebyl splněn,

- aktuální informaci o stavu jednání s dotčenými obcemi posudek neobsahuje, požadavek nebyl splněn

Zpracovatel v případě vyjádření MZ nepožadoval vrácení dokumentace k doplnění a v rozporu se zákonem dokumentaci sám doplnil a dokonce přepracoval návrh OHP i nad rámec požadavku MZ.

### **3) Nevypořádání připomínek**

Připomínky veřejnosti nebyly v doplněné dokumentaci řádně vypořádány, zpracovatel posudku opět nepožadoval vrácení dokumentace k doplnění. Nevypořádané připomínky veřejnosti se týkaly např. kapacity letiště, únosnosti území, nedostatečných podkladů u vyhodnocení vlivů na zdraví, neúměrného rozsahu OHP a bylo na ně opakovaně upozorněno při projednání v roce 2010.

Přestože byl zpracovatel posudku v připomínkách k doplněné dokumentaci na chyby v dokumentaci, nesplnění požadavků dotčených orgánů a nevypořádání připomínek upozorněn, nepožadoval doplnění dokumentace a přestože zpracovatel v rozporu se zákonem dokumentaci doplnil a přepracoval, je nadále neúplná.

### **B) Nedostatečné a nesprávné vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel**

viz příloha

Příloha k vyjádření č. 1

### **C) Posudek nesprávně hodnotí dokumentaci jako úplnou a správnou.**

Dokumentace nebyla zpracována v souladu se zákonem 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (zák. EIA) a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti. Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

#### **1)část posudku I**

Jsou uvedeny nesprávné údaje pod názvem kapacita záměru. Údaje v posudku

- nepředstavují kapacitu záměru nebo cílovou kapacitu, ale z dokumentace je zřejmé, že se jedná pouze o „cílovou kapacitu záměru pro předpokládaný rok 2020“, tedy pouze o jakýsi provozní stav, který může být kdykoliv překročen. S otázkou kapacity záměru nemá tento provozní stav nic společného.

- kapacita záměru byla předmětem připomínek k dokumentaci i k doplněné dokumentaci, tyto nebyly vypořádány

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- uvedené kapacity i dle zpracovatele posudku nejsou kapacity maximální, ale pouze se „v rámci procesu EIA považují za maximální,
- nejedná se o maximální kapacitu ani o kapacitu stanovenou na základě stanovení maximální únosnosti území pro daný záměr,
- nejedná se o kapacitu, která by byla projednána a schválena v rámci ÚPD, nebo odvozena od potřeb ČR nebo vyplývala z PÚR ČR,
- v celé dokumentaci ani v posudku není ani náznakem uvedeno, že deklarované parametry provozu k roku 2020 nebudou v následujících letech překročeny,

Z výše uvedeného je zcela zřejmé, že dokumentace stále neodpovídá zákonu EIA a požadavku MŽP *Jednoznačně stanovit maximální kapacitu a limity záměru*“ na doplnění dokumentace, nebyly ani vypořádány připomínky veřejnosti k tomuto bodu. Toto pochybení je mimořádně závažné v souvislosti s neposuzováním únosnosti území v dokumentaci i v posudku.

## 2) část posudku II Posouzení dokumentace

### a) Nesouhlasíme s vyhodnocením úplnosti dokumentace z těchto důvodů:

- nebyly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZ) z roku 2010 na doplnění doplněné dokumentace ani oprávněné připomínky občanů a obcí z roku 2010,
- dokumentace nemá dostatečnou vypovídací schopnost ( viz požadavek MZ z 15. 2. 2010 na použití nových metod a postupů hodnocení vlivů,
- dokumentace byla ve fázi zpracování posudku doplňována a přepracována, tato skutečnost je v posudku zamlčena
- porovnání variant nebylo provedeno, protože žádné varianty drah, jejich umístění nebo rozsahu provozu nebo rozložení provozu na drahách nebyly hodnoceny. Byly posouzeny pouze „varianty“ 2020-A a 2020-B, které se liší nikoliv v záměru, ale pouze v předpokládaném počtu obyvatel v území, které jsou porovnávány se stavem provozu a území v roce 2006. Nutno uvést, že rok 2006 necharakterizuje současný stav území a není ani stavem v době oznámení záměru, jak požaduje zák. EIA. „Varianta“ 2020-A je navíc pro hodnocení zjevně zcela zbytečná - pracuje se stavem obyvatelstva k roku 2006 i pro rok 2020, tedy se situací, která již nikdy nemůže v roce 2020 nastat.

Stanovisko zpracovatele je nesprávné, což potvrzují přílohy 5 a 6 posudku.

### b) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.2.

- zpracovatel přímo v posudku uvádí, že v dokumentaci nebyla stanovena maximální kapacita,
- namísto konstatování pochybení však zpracovatel o své vůli zavádí „pro další část procesu“ termín „maximální kapacita“ a to přejmenováním cílové kapacity záměru pro předpokládaný rok 2020,
- zpracovatel namísto konstatování nedostatků upravuje záměr předkládaný v dokumentaci a to v jeho základních parametrech a posouvá se do role zpracovatele dokumentace,
- zpracovatel objektivně nehodnotí, ale napravuje a omlouvá chyby oznamovatele,

Stanovisko k tomuto bodu je nesprávné, neobjektivní a nepřijatelné.

### c) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.1.5

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

Z přehledu vývoje letiště v posudku i v dokumentaci je zcela zjevný nekonceptní a nepromyšlený rozvoj letiště v posledních cca 50 letech, kterému napomáhá chaotické územního plánování. Namátkou lze z minulosti uvést:

- rozhodovalo se mezi výstavbou dráhy 04/22 a 06/24, zvolena výstavba 04/22, nyní uzavřena, protože v ose dráhy jsou Hostivice, investice zmařena
- modernizovala se 13/31, nyní se postupně zavírá, v ose dráhy je nyní kupodivu Praha, investice nevyužita,
- opět se projednává 06/24, která byla kdysi považována za horší řešení než 04/22, nyní je to nejlepší řešení,
- ad hoc se stavěly terminály na 22 mil pasažérů, přestože kapacita drah je údajně menší a nová dráha nebyla projednána,
- úspěšný prodej pozemků pod novou dráhou a jejich opětovný nákup, zjevný ztrátový obchod,
- vlivem špatného územního plánování nejsou vymezeny plochy pro rozvoj letiště, v celém okolí se průběžně staví obytné domy,

Minulost letiště dokládá nekončící potíže rozvoje letiště v zastavěném území, což se projevuje neustálými změnami dráhového systému při vynaložení nemalých finančních prostředků.

Současný stav je v tomto směru ještě horší:

- PÚR nevymezuje rozvoj letiště,
- Zásady územního rozvoje Prahy neobsahují letiště ani jeho rozvoj,
- platný územní plán neobsahuje potřebné plochy pro výstavbu paralelní dráhy, nevymezuje rozvoj letiště,
- platný ÚP VÚC Pražského regionu předpokládá jiný záměr než je posuzovaný v dokumentaci,
- procesem EIA se tedy posuzuje záměr, který není vymezen v ÚPD Prahy,
- dokumentace neobsahuje aktuální vyjádření o vztahu k ÚPD, vlivem nedodržení lhůt pro vypracování posudku stanoviska příslušných úřadů neodpovídají skutečnému stavu ÚPD,

Z požadavku na oznámení záměru, které má obsahovat aktuální informaci o vztahu k územnímu plánování a z logiky věci lze předpokládat, že soulad s ÚPD je u podkladu pro územní rozhodování (EIA) téměř samozřejmostí, a že nikdo nebude absolvovat proces projednávání záměru dle stavebního zákona od konce, zvláště v případě, že se jedná o omezení práv na ochranu zdraví a majetku obyvatel. Navrhovat omezení těchto práv, aniž byl záměr řádně projednán procesem územního plánování, je nepřijatelné stejně jako bagatelizace problému ze strany zpracovatele.

**d) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.8**

- není zřejmé, zda členění obcí do kategorií A - C je platné, zpracovatel se rozhodl, (posudek str. 63), že zmenší rozsah OHP,
- protizákonná změna dokumentace (konkrétně přílohy 16 dokumentace) v tak velmi závažné oblasti je nepřijatelná a nepřípustná

Ze strany zpracovatele bylo nutné konstatovat nesprávnost dokumentace nebo požadovat její vrácení nikoli se dopouštět protiprávních změn dokumentace.

**e) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.II.1  
Ochranná pásma**

- zpracovatel účelově přeformulovává požadavky MŽP a MZ pouze na jakýsi základní požadavek rozpracování varianty k roku 2020, toto neodpovídá skutečným požadavkům dotčených orgánů,

- odkazuje se na podrobný návrh OHP v příloze 16 dokumentace,

Ve stanovisku k této části na str. 63 ale přitom zpracovatel přímo přepracovává dokumentaci - přílohu 16, a uvádí „ *bylo v rámci posudku provedeno zásadní zmenšení rozsahu navrženého OHP a byly nalezeny podmínky pro jeho jednoznačné vymezení*“ K tomu je třeba uvést:

- přepracování dokumentace je zákonem zakázáno, přesto zpracovatel posudku mění předloženou dokumentaci,

- v dokumentaci a v posudku jsou dvě různá OHP,

- navrhované OHP není řádně v posudku vyznačeno,

- dotčené orgány, veřejnost i zpracovatelé posouzení vlivů na zdraví se vyjadřovali a posuzovali jiné OHP než by mělo být nyní platné dle posudku,

- zpracovatel nevyvrátil připomínky k nesprávnosti limitních izofon, které nadále neodpovídají posuzovanému rozsahu provozu,

- zpracovatel posudku není zcela zjevně obeznámen s podstatou OHP, kontrolou dodržování podmínek OHP a dopady nejistoty měření hluku na vymezené OHP i jeho okolí,

- není zřejmé, jakou úvahou a jakým podnětem byl veden zpracovatel k přepracování návrhu OHP, protože tento požadavek nevyplývá z posouzení vlivů hluku na zdraví obyvatel ani není požadován MZ ve vyjádření z 15.2.2011 k dokumentaci, nevyplývá ani ze znění citovaného zákona

- z hlediska obyvatel snižuje návrh zpracovatele při zachování stejného leteckého provozu ochranu zdraví obyvatel, zejména s přihlédnutím k nejistotám měření a zachování délky OHP, která je rozhodující.

Nesouhlasíme s přepracováním návrhu OHP zpracovatelem, které znamená snížení ochrany zdraví.

**f) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.II.4 Provoz -  
Letecká doprava**

- platí výhrady k neuvedení maximální kapacity, viz bod a),

- poznámka č. 2 na str. 71 je nesprávná, MŽP nepožadovalo cílovou kapacitu, žádný takový pojem zákon EIA nezná,

Nesouhlasíme se stanoviskem k této části, které se vztahuje k leteckému provozu z důvodů uvedených v bodě a) a b)

**g) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část C**

- dokumentace ničím nedokládá, že hlukové zatížení není znečišťováním nebo poškozováním životního prostředí, zpracovatel uvádí nesprávnou informaci v posudku a navíc ani toto absurdní tvrzení nerozporuje,

- únosnost záměru pro dané území, zejména z hlediska zdraví obyvatel, nebyla vůbec posuzována,

- příčina nedohody s obcemi spočívala zejména v tom, že rozvoj letiště byl a je nadále neomezený a předimenzované OHP, jehož hranice může provoz reálně omezit, umožňuje využít velké OHP k podstatně většímu leteckému provozu, než je posuzovaný v dokumentaci,
- zřízení OHP neznamená pro obyvatele menší hluk nebo vyřešení problémů s hlukem, zřízením OHP by byli trvale zbaveni části svých práv na ochranu zdraví a majetku,
- dotčení obyvatelé nyní žijí na území určeném dle platných územních plánů pro bydlení, žádná změna územních plánů není navrhována a umísťovat do takového území stavbu, která znehodnotí podmínky pro bydlení je nepřijatelné,

Zpracovatel nesprávně hodnotí dokumentaci a obhájuje její nedostatky.

#### **h) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.1.1**

- tato část přebírá závěry a stanoviska z dokumentace a z přílohy 1 posudku, kde jsou vlivy na zdraví hodnoceny nesprávně a na základě nedostatečných podkladů,

#### **i) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.1.3.**

- zpracovatel nezjistil nedostatečné podklady v hlukových studiích nutné pro posouzení vlivů na zdraví, přestože si na tuto skutečnost sama zpracovatelka vyhodnocení vlivů v dokumentaci stěžuje a odůvodňuje tím nesprávnost (podhodnocení) jejich výsledků,

Hodnocení podkladů je nesprávné.

Dále k části Hluk z leteckého provozu :

- vlivem časového prodloužení procesu EIA prakticky splývá stav v době uvedení do provozu se stavem k roku 2020, jejich srovnání ztrácí význam, navíc termín uvedení do provozu předpokládaný v dokumentaci (2012) nelze dodržet, což je zcela zřejmé,
- správně je v posudku uvedeno, že hodnocení dopadů hluku by mělo vycházet z porovnání počtu obyvatel vystavených hluku v obou časových horizontech, ke škodě věci však toto při vyhodnocení vlivů na zdraví provedeno nebylo, zpracovatelka vyhodnocení dokonce toto srovnání označila za zavádějící,
- konstatuje se, že hodnocení je ovlivněno nárůstem obyvatel dle schválených územních plánů obcí - proč by se ale také nemělo stavět, jestliže je to na rozdíl od paralelní dráhy v souladu s ÚPD.

Srovnání stavů v době uvedení dráhy do provozu a k roku 2020 je zbytečné, podklady jsou neúplné, hodnotí se a srovnávají nesmyslná časová období a stavy obyvatel.

#### **j) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.1.9.**

Zpracovatel konstatoval velkou aktivitu v rozvoji bydlení v souladu s územními plány, odkazuje na studie o vývoji počtu obyvatel. Bohužel podklady v dokumentaci o počtu obyvatel nejsou úplné a odhady pro rok 2020 jsou nesprávné. Zpracovatel z této skutečnosti nevyvodil žádné závěry, přestože se jedná o podklady pro hodnocení vlivů na zdraví. Tvrzení, že se s paralelní dráhou v územních plánech počítá od 70-tých let lze úspěšně pochybovat - paralelní dráha není ani v současném územním plánu a plochy pro bydlení jsou v okolí paralelní dráhy bez jakýchkoliv omezení nebo limitů. Zde se jedná přímo o rozpor s územním plánováním, nikoliv o počítání s dráhou jak tvrdí zpracovatel.

#### **k) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.11.**

Posouzení komplexní charakteristiky vlivů záměru obsahuje zásadní nepravdu a to ve vztahu ke zdraví obyvatel. Zpracovatel tvrdí údajné na základě vyhodnocení vlivů na zdraví v příloze 20 dokumentace, že „*nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované*

*obyvatelstvo*". Toto je zjevná nepravda, přijatelnou míru zdravotních rizik vymezují hygienické limity hluku a ty budou s ohledem na dokumentaci záměru překročeny a to i na obytných územích. Na této skutečnosti nemohou nic změnit ani nekomplexní studie vlivů na zdraví, které se problému překročení nebo nepřekročení zdravotních rizik z hlediska platných limitů a únosnosti záměru zcela zjevně vyhýbají.

### **3) Nesouhlasíme se stanoviskem v části D III**

K posouzení použitých metod hodnocení

- k použitým metodám hodnocení se zpracovatel nevyjádřil,
- v případě akustických podkladů se bez vlastního názoru odkázal na hodnocení Eurocontrol a podtrhl jako zásadní sdělení Eurocontrol „*předpoklady a výsledky použité k sestavení map linii hluku prezentované ve zprávě EIA mohou být považovány za spolehlivé pro účely zásadních politických rozhodnutí*“. Tento závěr je však ve vztahu k procesu EIA irelevantní, protože se v případě procesu EIA a navazujících správních řízení nejedná a nemůže jednat o politická rozhodnutí, natož zásadní. Nyní se posuzuje konkrétní záměr a jeho dopady na okolí a nejde o politická rozhodnutí.

Trváme na zásadním nesouladu mezi matematickým modelem a autorizovaným měřením ověřeným skutečným stavem, vyjádření Eurocontrol je vzhledem k jeho obsahu nepodstatné.

#### **K variantám záměru**

- zpracovatel nedoložil, že by někdy byla zpracována nějaká varianta záměru, pouze prezentuje úvahy desítky let staré o rozvoji letiště
- žádné varianty umístění, rozsahu provozu, rozložení provozu na dráhách nebyly nikdy provedeny, předkládaný záměr je stále předkládán jako jediné možné řešení,
- žádné varianty, přesuny dopravy ani změny charakteru letiště nebyly hledány ani prověřovány

Jedná se o zjevné nesplnění požadavku MŽP i nevypořádání připomínek k dokumentaci, stanovisko zpracovatele k tomuto ignorování požadavku MŽP chybí.

#### **D) část posudku V Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci**

K vypořádání typických připomínek podáváme následující vyjádření:

##### **1) Stanovení maximální kapacity**

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně z následujících důvodů:

- v dokumentaci není stanovena maximální kapacita,
- v dokumentaci není uvedena cílová kapacita, ale cílová kapacita záměru pro předpokládaný rok 2020, zpracovatel by měl respektovat dokumentaci,
- zpracovatel nemá oprávnění stanovovat maximální kapacitu, počet letadel, ... a přepracovávat dokumentaci, z jeho strany se nejedná o podmínky, ale změny záměru
- pokud by se všechny záměry posuzovaly podle stavu v době uvedení do provozu či doby náběhu výroby jak požaduje oznamovatel se souhlasem zpracovatele, asi by proces EIA ztratil smysl - každý by si vymyslel nějaký neškodný výchozí stav provozu,
- nárůst provozu po roce 2020 není nikde vyloučen, zjevně k němu bude zejména z ekonomických důvodů docházet



## **2) Problematika OHP a stanovení limitů území**

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně zejména z následujících důvodů:

- zpracovatel není oprávněn přepracovávat dokumentaci záměru a měnit předkládaný záměr, jeho úkolem je posuzovat předložený záměr,
- nebyl vyřešen rozpor mezi snižováním nočního provozu a návrhem na prodloužení stávajícího OHP z důvodu nočního hluku,
- úvahy zpracovatele o rozdílu mezi izofonami 2006 a 2020 pouze odvádějí pozornost od podstaty problému,
- zpracovatel naprosto nepochopil podstatu nejistoty měření a její uplatňování při kontrole hluku, protože nejistoty měření jdou v jeho podání a návrhu OHP v neprospěch obyvatel,
- venkovní hluk není v OHP legislativně omezen z hlediska průměrných hladin ani maximálních hladin a to v denní i noční době, vlivem nejistot měření na hranici OHP není v tomto směru pro obyvatele nic jisté,
- ohledně podmínek pro rozšíření OHP na str. 123 lze konstatovat, že požaduje blíže nspecifikovanou optimalizaci provozu, která by se „vešla“ do limitních izofon. Taková optimalizace však může vést k přerozdělení provozu mezi dráhy oproti deklarovanému stavu v dokumentaci, ke kterému se vyjadřovala veřejnost.
- Zpracovatel neustále opakuje, že se sníží noční hluk, ale stejně razantně trvá na prodloužení OHP z důvodu nočního hluku. Zjevný rozpor, jedno z tvrzení prostě nemůže být pravda.
- Informace o legislativě, že dle zákona 258/2000 Sb. musí být OHP vyhlášeno v rozsahu limitní izofony, v tomto případě pouze teoreticky a zjevně špatné vypočtené, jsou klamáním veřejnosti, přesvědčit se lze přímo v tomto zákoně.

Závěrem lze konstatovat, že pokud byl návrh OHP v dokumentaci navržen nesprávně, měla být dokumentace vrácena k přepracování. Typická připomínka nebyla vypořádána.

## **3) Problematika posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví**

**ad a) typická připomínka nebyla správně vypořádána, odůvodnění viz příloha**

**ad b) typická připomínka nebyla správně vypořádána, odůvodnění viz příloha**

**ad c) nárůst počtu obyvatel s kardiovaskulárními onemocněními**

K odhadům počtu různých onemocnění je nutno uvést.

- nejsou hodnocena všechna rizika spojená s nadlimitním hlukem, jde pouze o výběr některých onemocnění,
- celospolečensky přijatelné riziko ohrožení zdraví je stanoveno nařízením vlády 148/2006 Sb., které zahrnuje veškeré faktory a stanovuje přijatelnou míru zátěže, zpracovatel zohledňuje pouze některá rizika a hodnocení není úplné,
- všechna neúplná hodnocení rizik jsou navíc zatížena chybami ve vstupních předpokladech,
- doplnění dokumentace bylo provedeno v rozporu se zákonem, veřejnost se s ním nemohla řádně seznámit,
- neúplnost podkladů je chyba oznamovatele, nelze jím omlouvat nedostatečnost vyhodnocení,
- všechny uváděné nejistoty všeho druhu by se měly odrazit ve zvýšené ochraně obyvatel, nikoliv v „ořezání OHP“ při stejném rozsahu provozu,

- tvrzení o nadhodnoceném posouzení není opodstatněné vzhledem k neúplnosti hodnocení a neuvažování dalších rizik spojených např. s omezeným větráním - protihluková okna fungují pouze při úplném vzduchotěsném uzavření, klimatizace není součástí protihlukových opatření a zhoršuje se kvalita vnitřního prostředí a to nejen z důvodů hluku.

#### **ad d) Umíst'ování obytné zástavby do OHP**

Umíst'ování staveb pro bydlení, škol a školek do OHP je natolik absurdní, že pokus o negování věty v dokumentaci o tom, že nelze splnit podmínky pro chráněný venkovní prostor staveb a že by se v OHP neměly ani tyto stavby umisťovat, nelze než odmítnout. Zvláště podivně to vyznívá v kontextu s několikrát opakovaným konstatováním, že za nepříznivé výsledky vyhodnocení je odpovědný zejména nárůst počtu obyvatel v okolí letiště. Lze dále odkázat na směrnici EU o snižování počtu obyvatel zasažených hlukem, snižování hlukové zátěže a lze si i položit otázku – co děti na zahradách mateřských škol?

Nesouhlasíme s vypořádáním připomínky, proč se tento správný a logický požadavek nelíbí zpracovatelům, není zřejmé.

#### **ad f) Vnášení leteckého hluku do nových oblastí**

Nezpochybňujeme platnost fyzikálních zákonů, ale nesouhlasíme s vypořádáním připomínky a nadále spatřujeme rozdíl v tom, jestli letadlo letí ve vodorovné vzdálenosti 1,5 km a více od domu nebo nad hlavou. Že se posunutím dráhy směrem ku Praze dostane hluk i do nových území je dle standardních fyzikálních zákonů zřejmé.

Typická připomínka nebyla vypořádána, účinek hluku v nově zasažených oblastech nebyl dostatečně vyhodnocen (Lysolaje, Sedlec).

#### **ad g) Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví**

Připomínky nebyly vypořádány,

- lokality Sedlec, Lysolaje, Řepy nebyly hodnoceny ve variantě 2020-B
- nedostatek podkladů neomlouvá oznamovatele ani zpracovatele,
- chybné doplnění bylo navíc provedeno protizákonně,
- proč zpracovatel navrhuje vyškrtnutí některých lokalit dotčených záměrem z hodnocení není jasné, ale nesouhlasíme s tím.

Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### **ad h) Únosnost vlivu hluku na veřejné zdraví**

Posouzení únosnosti záměru pro dané území nebo při neznámé kapacitě záměru posouzení maximální únosnosti území pro daný záměr nebylo provedeno v dokumentaci ani v posudku, přestože

- ve stanovisku MŽP k dokumentaci je požadavek „stanovit maximální únosnost území ...ve vazbě na kapacitu záměru“,
- posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví uvádí cíl „zhodnotit míru únosnosti území“,
- podstatou celého procesu EIA a nejen v případě této dráhy, je zjevné právě posouzení, zda předkládaný záměr nepřekračuje únosné zatížení území,

Zásadní vadou dokumentace i posudku je neposouzení únosnosti záměru pro lidské zdraví, které se zpracovatel dokumentace a posudku snaží nahradit pouze procesem hodnocení rizik, pro který nejsou v legislativě stanovena pravidla ani deskriptory. Proces hodnocení rizik může být považován za doplněk hodnocení vlivů na zdraví dle zák. 258/2000 Sb., nikoliv za jeho

náhradu a skutečně se jedná o „akademický proces“ který sám zpracovatel degraduje výroky např. „vhodné pro základní výzkum“, „méně vhodné pro potřebu jednoznačných závěrů procesu EIA“, „méně pochopitelný pro veřejnost“, Předložený proces hodnocení rizik nevytvořil podklady pro posouzení únosnosti záměru dle zák. 258/2000 Sb. ani nebyl dle tohoto zákona hodnocen. Toto je zcela zjevné z následujícího:

- hodnocení vlivů na zdraví nepracuje s deskriptory dle zákona 258/2000 Sb.,
- hodnocení neobsahuje žádný údaj o tom, kolik obyvatel žije a mělo by žít na území zasaženém nad limitním hlukem dle zák. 258/2000 Sb., a v jaké míře budou zasaženi tímto hlukem,

### **Orgány ochrany zdraví nejsou schopny posoudit záměr dle platných předpisů.**

V posouzení vlivů na zdraví se zpracovatel pokouší vytvořit nové jednotlivé ukazatele přijatelné míry zdravotních rizik. Jeho úvahy jsou ovšem z hlediska platné legislativy zcela nezávazné, zatížené nejistotami a chybami včetně neúplnosti zohledněných rizik a nevyplývá z nich ve vztahu k únosnosti území naprosto žádný závěr. Proč nebylo provedeno posouzení dle platných deskriptorů v nařízení vlády č. 148/2006, které dle slov zpracovatele stanovují pro ČR „celospolečensky dostupné a únosné riziko“ a Jsou stanoveny v souladu s doporučením WHO“ nebylo v rámci posudku objasněno. Zpracovatel tedy dokonce sám konstatuje, že máme v předpisech stanovenou míru únosného rizika na světové úrovni, ale přesto toto vyhodnocení nebylo provedeno a je uváděno, že nelze provést. Jedná se o závažné pochybení zpracovatele posudku a také nevypořádání připomínek.

Otázku únosnosti záměru na lidské zdraví se zpracovatel pokouší vyřešit zcela nesprávnou interpretací zákona o životním prostředí: „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“.

Uvedená tvrzení jsou s ohledem na záměr zcela nesmyslná, přesto pro pořádek uvedeme:

- hluk opravdu není složkou životního prostředí, která může být poškozena, ale je to znečišťování životního prostředí v důsledku lidské činnosti, u které se posuzuje přípustná míra,
- předpokládat na základě dokumentace splnění hygienických požadavků je vzhledem k vyznačení území s nadlimitním hlukem nesprávné,
- tvrzení, že v okolí letiště nelze ani „hypoteticky“!? usuzovat na poškození životního prostředí je zjevné nejvíce nesprávné tvrzení v průběhu 5 let trvajících procesu EIA,
- dovozovat na základě těchto „faktů“ že nebude překročeno únosné zatížení území je rovněž nesprávné, zvláště když tento problém nebyl v dokumentaci a posudku vůbec řešen.

Typická připomínka nebyla správně vypořádána.

### **ad i) Regulace využití území**

Kritika a připomínky směřovaly proti regulaci území, která představuje zásah do vlastnických práv a byla navrhována ve prospěch podnikatelského subjektu a bez náhrady. Zpracovatel namísto obhájení tohoto požadavku, z hlediska územního plánování legitimního, akceptuje, že všechny návrhy na regulaci území byly z dokumentace vypuštěny a pak si v jiných částech posudku stěžuje na rozvoj bydlení v území. Soulad záměru s územními plány je v posudku ignorován v plné míře.

Typická připomínka nebyla správně vypořádána.

#### **ad j) Území nevhodná pro bydlení, pro školní a zdravotní účely**

Tato území nejsou vyznačena v dokumentaci ani v posudku, připomínka nebyla vypořádána,

#### **ad k) Závěr k posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví**

Tvrzení zpracovatele o dostatečné kvalitě posouzení neodpovídá skutečnosti, o čemž svědčí protiprávní doplňování posouzení i přetrvávající chyby v dokumentaci a nyní i v posudku. Podklady pro orgány státní správy jsou nedostatečné, protože nebylo provedeno posouzení dle zák. 258/2000 Sb., které je pro tyto orgány zcela jednoznačně závazné, Nedostatečnost vyhodnocení vyplývá i z tvrzení zpracovatele, že hodnocení má akademický charakter. Zcela souhlasíme s tvrzením, že využitelnost pro laickou veřejnost je malá a doplňujeme, že se to v plné míře vztahuje i na státní orgány.

#### **4) Prověření dalších variant**

Žádné varianty uspořádání drah ani varianty provozu na drahách, které by umožnily minimalizaci dopadů na okolí, nebyly v průběhu procesu EIA hledány ani posuzovány, stejně jako nebyly hledány v rámci stávající ani navrhované územně plánovací dokumentace. Nebyl splněn požadavek MŽP a veřejnosti, typická připomínka nebyla vypořádána.

#### **5) Problematika překročení hlukových limitů**

Vypořádání obsahuje citaci zákona, ale neřeší podstatu problému - zbavení obyvatel práva na ochranu zdraví a majetku. Zpracovatel pro tento zásah do lidských práv nemá naprosto žádnou oporu v územních plánech, není řádně odůvodněn, nejsou uvedeny podmínky vyvlastnění části práv, kompenzace majetkové a zdravotní újmy, ...

Zpracovatel opominul, že lidé nechtějí stavět na letištní ploše, ale naopak letiště zamýšlí způsobit hluk v oblastech určených pro bydlení. Postup je zcela v rozporu s principy stavebního zákona a územního plánování.

Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### **6) Soulad s územně plánovací dokumentací (ÚPD)**

Vypořádání této typické připomínky není věcně správné a to z následujících důvodů:

- uvažovaný záměr nelze umístit na stávající plochu letiště DL v platném územním plánu, lze odkázat na navrhovanou změnu Z939, zjevně nepravdivé tvrzení zpracovatele,
- dokumentace obsahuje vyjádření místně příslušných stavebních úřadů z roku 2009, které je jednak neaktuální a také nesprávné, na nesprávnost vyjádření byli příslušné úřady i MŽP upozorněny,
- v důsledku vlekoucího procesu EIA jsou uvedená vyjádření po dvou letech překonaná, Zásady územního rozvoje Prahy letiště Praha Ruzyně neobsahují, změna Z939 nebyla a nemůže být v současné době schválena,
- letiště svým plánovaným provozem zasahuje do území vyznačených jako obytná a došlo by k překračování hlukových limitů, dopravní stavby takového rozsahu s negativním dopadem na okolí nelze umístit do území obytných,
- nesouhlasíme s tvrzením, že záměr, který je spojen s omezením práv na ochranu zdraví, životního prostředí a majetku lze projednávat jako podklad pro územní řízení či opatření obecné povahy bez souladu s ÚPD

Typická připomínka nebyla vypořádána, zpracovatel neověřil aktuální stav v území, nesprávnosti vznikly i v souvislosti s nedodržením zákonných lhůt pro zpracování posudku.

### **7) Plnění ekologických limitů**

Postup podle zákona při zřizování OHP neznámá, že lidé uvnitř OHP nebudou vystaveni nadlimitním hodnotám hluku a že tento stav není třeba řešit. Posouzení dle zákonných limitů nebylo provedeno.

### **8) Doporučení WHO**

Argumentace s novými a starými letišti je zcela zavádějící, protože lidé a jejich zdraví jsou stále stejní a pro oba případy doporučení WHO z hlediska ochrany zdraví platí. Pokud se zásadním způsobem rozšiřuje letišti v Ruzyni, tak to evidentně neznámá, že doporučení neplatí a pokud je nelze dodržet, tak je zjevné ohroženo zdraví obyvatel.

Typická připomínka nebyla vypořádána

### **9) Vyhlašování OHP**

Dokumentace i posudek předkládají veřejnosti nesprávné informace:

- v dokumentaci je nepravdivé tvrzení o shodě
- v posudku nepravdivé tvrzení o požadavku orgánu ochrany zdraví na OHP v rozsahu limitních izofon, (požadavek orgánu není doložen, ve stanovisku MZ pouze požadavek na objasnění rozsahu OHP nikoliv na přepracování, přepracování dokumentace provedeno v rozporu se zákonem)
- odkazy na striktní požadavky zákona jsou zjevné nepřesné a matou veřejnost,

Typická připomínka nebyla vypořádána.

### **10) Počty obyvatel**

Přes upozornění veřejnosti a požadavek MŽP počty obyvatel nebyly prověřeny, ve variantě 2020-B jsou počty neúplné, odhady nesprávné. Nejedná se o neshody s jinými prognózami, jak uvádí zpracovatel, ale o skutečnost, že prognózovaný stav na Suchdole k roku 2020 byl překročen již v roce 2010, což je fakt.

Typická připomínka nebyla vypořádána.

### **11) Vyhodnocení kumulativních jevů**

Toto vyhodnocení nebylo provedeno a zpracovatel tento fakt ani nezakrývá, typická připomínka nebyla vypořádána.

### **12) Hodnota nemovitostí**

Zpracovatel neřeší připomínku, pouze odkazuje na dokument, který byl předmětem připomínek a nehodnotí správnost nebo nesprávnost hodnocení. Odpověď na otázku, zda dům u dálnice nebo pod letištní drahou má stejnou hodnotu jako dům v klidné lokalitě, je zřejmá i bez studie. Typická připomínka nebyla vypořádána.

### **13) Limity hluku a znečištění životního prostředí**

Obhajoba tvrzení, že limity hluku nejsou stanoveny jako limity znečištění životního prostředí, je nepřijatelná. Argumenty, které zpracovatel uvádí, jsou směsicí citací zákona a polopравdivých tvrzení, z kterých je vyvozen pro oznamovatele potřebný ale nesprávný závěr - vyhnout se posuzování únosnosti záměru na životní prostředí, v tomto případě „za každou cenu“. Zjevné nepravdy jsou následující:

- životní prostředí nejsou jen složky ovzduší, ...a energie, ale zákon říká jasně - je to vše, co vytváří přirozené podmínky existence organismů včetně člověka,

- vytváření hluku provozem letadel by dle zpracovatele nemělo být znečištěním životního prostředí – zákon uvádí, že poškozováním životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy.

Máme tedy lidskou činnost, která znečišťuje životní prostředí, máme i zvláštní předpis, máme také míru stanovenou nařízením vlády a přesto zpracovatel tvrdí, že MŽP nepřísluší posuzovat vliv hluku na životní prostředí z hlediska únosnosti a že překročení limitů hluku neznamena překračování únosného zatížení. Posouzení únosnosti záměru z hlediska zdraví by mělo být úplně samozřejmé i při neexistenci všech zákonů, argumentaci zpracovatele nerozumíme, typická připomínka však v každém případě nebyla vypořádána.

**E) Zpracovatel posudku v rozporu se zákonem doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru, přestože tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje.. Zpracovatel posudku posuzoval dokumentaci doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.**

**F) V rámci procesu EIA nebyly splněny zákonné termíny, např. termín pro zpracování posudku byl překročen o cca 350 dnů.**

**G) Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném územním plánu Prahy ani v zásadách územního rozvoje Prahy a je v rozporu s platným územním plánem VÚC Pražského regionu, údaje v dokumentaci jsou nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k záměru.**

**H) Zcela nezákonný postup zpracovatele při posuzování navrhovaného ochranného hlukového pásma (OHP)**

Protože zpracovatel v rámci posudku zcela přepracoval návrh OHP a oproti předané dokumentaci stanovuje jiný rozsah a nové podmínky OHP. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí přepracování dokumentace výslovně zakazuje. Tímto dochází ke změně rozsahu dotčených obcí a území, snižuje se ochrana obyvatel před leteckým hlukem a důsledkem by byla maximální koncentrace provozu do úzkého pruhu území.

**I) Důsledkem nezákonného postupu a nesprávného posudku je, že v procesu EIA nelze zjistit, komu a v jakém rozsahu hrozí omezení ochrany zdraví a dotčení vlastnických práv zřízením OHP.**

**J) Dodatečné vypořádání připomínek za oznamovatele**

Zpracovatel vypořádal v posudku vyjádření k dokumentaci z roku 2007, která měla být vypořádána oznamovatelem v souladu s požadavkem MŽP již v doplněné dokumentaci z roku 2009. Místo vrácení dokumentace k doplnění v souladu se zákonem EIA zpracovatel po třech letech napravuje nedostatky doplněné dokumentace.

**Z výše uvedených důvodů nesouhlasíme s hodnocením v části VI posudku, závěry byly učiněny na základě vadné dokumentace, nesprávných vstupních údajů a za cenu porušení zákona EIA. Dokumentace, posudek a navržené stanovisko k záměru "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně" jsou nesprávné a protizákonné, požadujeme přepracování navrhovaného stanoviska a následné vydání nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru.**

**Příloha:**

**Hodnocení vlivů na zdraví obyvatel**

**A) Neposouzení únosné míry zdravotních rizik**

V celé dokumentaci i v posudku chybí vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, přestože je tento zákon velmi často citován. Nebylo provedeno jednoznačné vyhodnocení, zda záměr splňuje platné hygienické limity či nikoliv, v jakém případně rozsahu, kolik obyvatel bude takto postiženo a zda je překročení hygienických limitů přípustné či nikoliv a za jakých podmínek. Veškeré údaje o vlivech na zdraví jsou vztahovány k deskriptorům, pro které není v ČR stanovena celospolečensky únosná míra ohrožení zdraví, posudek dokonce výslovně uvádí, že nehodnotí hygienické limity, které tuto míru ohrožení zdraví v ČR stanovují.

Vzhledem k tomu, že pro orgány hygienické služby nejsou relevantní teoretické modely ani akademické úvahy o dílčích vlivech hluku, ale pouze zákonem stanovené limity a ukazatele, dokumentace neposkytuje dostatek podkladů pro vyjádření příslušných orgánů ochrany zdraví ani neposkytuje podklad pro případná další řízení. Autoři se nad rámec zákona zabývají vědeckými problémy a nejistotami všeho druhu, ale základní posouzení dle platných hygienických limitů provedeno nebylo. Právě hygienické limity jednoznačně a závazně stanovují celospolečensky přijatelnou úroveň zdravotních rizik a není důvod je jakkoliv nahrazovat nezávaznými teoriemi vytvořenými na základě chybných vstupních dat. Navrhovaný vznik OHP totiž rozhodně neznamená, že pro obyvatele v OHP by měla platit jiná kritéria pro hodnocení zdravotních rizik z hlukové zátěže.

Většina teorií o vlivech a různých účincích na zdraví byla nebo měla být zohledněna při přípravě hlukových limitů dle nařízení vlády 148/2006, které souhrnně stanovují přijatelnou míru ohrožení lidského zdraví ať již v okolí letiště nebo komunikace. Z tohoto pohledu není vůbec zřejmé, proč se zpracovatelé pouštěli do složitých hodnocení, které nevedly a ani nemohly vést k žádným praktickým závěrům. Pokud chtěli vyvrátit správnost hygienických limitů nebo je nahradit něčím jiným, jaksi mimo rámec zákona, tak se jim to zjevně nepodařilo.

### **B) Protizákonné doplnění a přepracování dokumentace v rámci posudku**

Dokumentace záměru byla předložena 4.1.2010 a byly k ní uplatněny zcela zásadní připomínky ze strany dotčených orgánů i veřejnosti, které zpochybnily správnost a úplnost vyhodnocení vlivů záměru na zdraví obyvatel. Rozsah nedostatků a chyb v doplněné dokumentaci projednávané v roce 2010 byl i pro zpracovatele posudku zjevně takový, že nebyly řešitelné bez doplnění dokumentace, což je postup jasně definovaný v zákoně č. 100/2001 Sb. - dokumentace se v zákonem stanovené lhůtě vrátí oznamovateli a opět předloží veřejnosti k připomínkování. Zpracovatel posudku dokumentaci tak jak mu ukládá zákon, nejenže nevrátil, ale sám přistoupil k protizákonnému doplnění a přepracování dokumentace v rámci posudku. Doplnění dokumentace je zjevné, jedná se zejména o přílohy posudku č. 5 a 6, deklarované jako „*přílohy v samostatných svazcích*“.

Zákonem stanovený postup byl ze strany zpracovatele posudku i dokumentace zcela jednoznačně porušen, v rámci předkládaného posudku došlo k přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel, jedné z naprosto zásadních věcí pro rozhodování o záměru.

### **C) Pochybení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví**

Příloha 5 posudku Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví 20/Ing. DP/2009 „PARALELNÍ RWY 06R/24LPRAHA

RUZYŇŮ" (dále jen příloha 5) představuje nezákonný pokus o doplnění dokumentace a nemělo by k ní být přihlíženo v rámci posudku ani při veřejném projednání posudku. Přesto pro úplnost uvádíme a zdůrazňujeme, že ani příloha 5 neodstraňuje trvalé nedostatky v

hodnocení vlivů na zdraví obyvatel. Jedná se zejména o následující problémy v hodnocení vlivů na zdraví obyvatel:

## **1. Neznalost rozsahu záměru, jeho okolí i vývoji území**

### **a) nedostatečné podklady o území**

- zpracovatelka vyhodnocení vlivů na zdraví (dále jen zpracovatelka) nadále pracuje s údaji z roku 2006, přičemž v území probíhá rozsáhlá výstavba a tím dochází ke zvýšení počtu obyvatel. Počty osob z roku 2006 jsou zcela zastaralé a neaktuální, pro posouzení vlivu záměru již nevhodné a překonané

- MŽP bylo již v minulých letech upozorněno na problematiku neaktuálnosti posuzovaných dat, která byla způsobena protahováním procesu EIA. V roce 2011 zpracovaný posudek vycházející ze stavů v roce 2006 posuzuje stav zcela odlišný od aktuálního stavu území v okolí letiště. MŽP požadovalo aktualizovat současný stav již v dokumentaci (posun současného stavu 2004 na stav k roku 2006), nyní se stal i stav z roku 2006 již také zcela neaktuální,

- rozvoj letiště a jeho vlivy na využití území v jeho okolí (funkce pro bydlení, školy, univerzity, ústavy AV, zdravotní zařízení, ..) není vymezen v územně plánovací dokumentaci. V okolí letiště se v souladu s územními plány nadále staví především obytná zástavba či rozšiřují školské areály. K výstavbě dochází i ve stávajícím ochranném hlukovém pásmu (OHP). V územních plánech Prahy a ani Středočeského kraje není pro území kolem letiště zasažené leteckým hlukem zaneseno a ani navrhováno omezení výstavby tak, aby cíleně docházelo ke snižování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem, počet obyvatel nadále trvale narůstá,

- počty odhadovaných osob v roce 2020 jsou zjevně podhodnoceny, např. pro Suchdol je v dokumentaci v roce 2020 prognózováno 6.524 obyvatel, ovšem tento počet byl překročen již v roce 2010, kdy ČSÚ uvádí k 31.12.2010 6.699 obyvatel. Dále jsou tyto odhady i dle sdělení zpracovatelky odhady neúplnými, některé lokality zcela chybí, např. Lysolaje,

- zpracovatel posudku a ani dokumentace nevymezují a neomezují rozvoj a kapacitu letiště po roce 2020, rozšíření letiště o paralelní dráhu není zaneseno v Zásadách územního rozvoje a v Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy, přičemž se jedná o dlouhodobý záměr na 50 a více let s potenciálem navýšení na 400 000 a více pohybů za rok, který se posuzuje v podstatě pouze k době uvedení záměru do provozu. Jedná se o zjevné porušení principů posuzování vlivů na životní prostředí, ze zákona 100/2001Sb. (EIA) vyplývá, že záměry se posuzují při výstavbě, provozu i jejich odstraňování, Vládou ČR, Středočeským krajem ani Hlavním městem Prahou nejsou jakkoliv upřesněny požadavky na kapacitu letiště, které by po řádném projednání v rámci Zásad územního rozvoje a Územního plánu Prahy odůvodnily zásah do práv na ochranu zdraví a do vlastnických práv obyvatel v okolí letiště.

### **b) Nedostatečné a zmatečné vymezení záměru v dokumentaci:**

- zpracovatel posudku k záměru i samotná dokumentace v rozporu s požadavky na ochranu zdraví upouští od jakékoliv regulace činností v OHP, nepožaduje omezení využívání území tak, aby docházelo ke snižování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem tzn. nestavět byty, rod. domy, školy, zdravotnická zařízení,

- zpracovatel posudku a samotná dokumentace připouští zvyšování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem v rámci celého navrhovaného OHP bez ohledu na zdravotní rizika a přesouvá odpovědnost na hygienické orgány,



- jednoznačný požadavek MŽP na stanovení maximální kapacity záměru nebyl v dokumentaci opět splněn. Na této skutečnosti nemůže nic změnit ani slovní ekvilibristika v posudku - nadále se posuzuje jakýsi cílový stav provozu k roku 2020, tedy v podstatě zase nejmenší možný provoz pár měsíců po zprovoznění nové dráhy. Letiště s dvěma paralelními drahami a jednou příčnou se zajisté nebude na stav provozu k roku 2020 (ekonomický nesmysl), jedná se o dlouhodobý záměr s neomezeným provozem na desítky let,

- zpracovatelka vlivu hluku na zdraví zjevně neměla ani v dubnu 2010 k dispozici změnu návrhu OHP, kterou výslovně navrhuje až posudek a návrh stanoviska a která ve své podstatě znamená jednoznačně nižší ochranu obyvatel před leteckým hlukem oproti návrhu letiště v dokumentaci (!?). Zpracovatelka tedy posuzovala jiný stav záměru, než na který je zpracován posudek.,

- obyvatelé a obce v okolí letiště jsou 5 let informováni o návrhu OHP, který byl náhle posudkem změněn, bez jakéhokoliv projednání s veřejností a s obcemi; změna návrhu vymezení OHP v rámci posudku je nepřijatelná a mate veřejnost, nový "návrh vymezení OHP" není v posudku ani vyznačen,

- nadále přetrvává nedostatek podkladů z hlukových studií o nižších hladinách hluku, zpracovatelka tak nemá k dispozici úplné podklady pro hodnocení vlivů na zdraví.

### **Shrnutí:**

**V dokumentaci nejsou správné počty obyvatel v okolí letiště, není zřejmý návrh OHP, není zřejmý počet letů, není zřejmá únosnost území, záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací (ÚPD). Zpracovatelka v podstatě nemá co posuzovat a vytvářet za této situace ryze teoretické závěry o vlivu na zdraví je u tohoto dlouhodobého záměru nepřijatelné.**

### **2. Nesoulad s ÚPD**

Zpracovatelka posuzuje území zasažené nadlimitním hlukem, které je zjevně zatíženo jiným rozsahem a rozložením provozu na dráhách, než který je vymezen izofonou 60 dB ve schválené závazné části ÚP VÚC Pražského regionu, část "hlavní výkres" a též výkres "Doprava". Izofony neodpovídají rozložení a rozsahu provozu v dokumentaci záměru a to v noční ani denní době. V případě nové dráhy je nesoulad hlukové zátěže zcela zjevný. Dokumentace a platný ÚP VÚC vymezují co do rozsahu a organizace provozu dva zcela rozdílné záměry.

### **3. Zpracovatelka nehodnotí OHP z hlediska ochrany obyvatel**

#### **a) nepřijatelné snížení ochrany zdraví obyvatel**

Posudek v rozporu se zákonem přepracovává dokumentaci záměru a mění navrhovaný rozsah Ochranného hlukového pásma (OHP), viz str. 63 posudku s jednoznačným textem zpracovatele. Posudek mění návrh z dokumentace a zmenšuje OHP výhradně na plochu ohraničenou vypočtenými teoretickými limitními izofonami, které jsou v rozporu se skutečným a měřením potvrzeným stavem.

Tato skutečnost zcela jednoznačně znamená snížení ochrany obyvatel před hlukem, protože provozovatel ani hygienické stanice nejsou schopni garantovat nepřekročení limitní hladiny hluku za hranicí OHP. Při stanovené nepřesnosti měření leteckého hluku +/- 3 dB nelze vyloučit překročení hluku za hranicí OHP a to až ve vzdálenosti řádově km od hranice OHP. Ve smyslu dopisu Ministerstva zdravotnictví ze dne 23. 7. 2007 č.j. 32.0-21.6.2007/23679, kde je jednoznačně v otázkách vydávání stanovisek KHS uvedeno, že nejistota měření musí jít i na základě jednání v této věci dne 9.2.2007 na Min. zdravotnictví k tíži žadatele (viz

příloha s kopií dopisu Veřejnému ochránci práv), je takto vymezené OHP zcela nepřípustné, nejistoty měření jdou k tíži obyvatel.

Z hlediska ochrany zdraví je ponechán návrh OHP, ať již původní nebo přepracovaný, ze strany zpracovatelky zcela bez povšimnutí, přestože právě rozsah a podmínky OHP jsou z hlediska zdraví obyvatel zcela zásadní a přepracovaný zcela nesmyslný návrh OHP jde proti zájmům obyvatel. Aby bylo možné garantovat hluk mimo OHP pod 50 dB, musela by být závazně uplatněna jedna z následujících možností:

- stanoveno, že při kontrole dodržení hlukových limitů při měření hluku na hranici OHP nelze překročit hladinu hluku 47 dB v noci resp. 57 dB ve dne
- rozšířit OHP minimálně na izofonu 47 dB v noci resp. 57 dB ve dne a měření provádět na izofoně 50 resp. 60 dB.

Ani tato úprava návrhu OHP však nezohledňuje maximální hladiny hluku v noci mimo OHP a jejich negativní vliv na spánek obyvatel a to i mimo OHP.

### **b) Nejistoty výpočtu, měření i metodiky jdou v neprospěch zdraví obyvatel**

Pochybnosti a nejistoty zpracovatele, nedostatečné podklady, neúplná metodika, včetně nejistoty měření hluku jdou v neprospěch ochrany zdraví, veškerá rizika matematických modelů, odhadů, ... jdou zmenšením OHP v neprospěch obyvatel. Zmenšení OHP při stejných parametrech provozu bylo provedeno v příčném směru, délka OHP rozhodující pro rozsah provozu zůstala v podstatě zachována. Zpracovatel posudku zcela ignoroval fakt, že při tomto návrhu OHP, stávající legislativě a způsobech měření hluku dává návrh provozovateli k dispozici dvojnásobnou kapacitu dráhového systému proti posuzovanému stavu. Nejistota měření +/-3dB představuje, převedeno na počet letů, dvojnásobek vypočteného množství pohybů, tedy astronomické číslo 550 000 pohybů za rok, aniž by provozovatel porušil hygienické limity hluku. Porušení limitů by bylo zjištěno až při naměření hladin hluku 53,01 dB v noci, resp. 63,01 dB ve dne na hranici OHP .

### **4. Nepřezkoumatelnost dokumentace**

Z dokumentace není zřejmé, která část platí, která byla přepracována a která nahrazena, co je doplnění a co všechno vlastně platí. Připomínáme, že přepracování a doplnění je v rámci posudku zákonem zakázáno stejně jako účast zpracovatele dokumentace na zpracování posudku.

### **5. Skoková zátěž území**

Zpracovatelka zcela opominula další podstatnou skutečnost - na části území Suchdola i dalších obcí se bude jednat o skokové, jednorázové zatížení území nadlimitním hlukem z provozu v rozsahu 150 000 pohybů za rok, což může přivodit řadu velmi závažných potíží. V území se najednou objeví celoroční hluková zátěž, která již nikdy nepřestane - důsledky a zátěž pro lidský organismus jsou evidentně velmi nepříjemné.

### **6. Opominutí a podcenění maximálních hladin hluku**

Zpracovatelka vcelku konzistentně mlčí o maximálních hladinách hluku a neustále bagatelizuje úroveň hladin pod 50 dB, přestože i tyto hladiny hluku pro obyvatele znamenají, že v noci v tomto území přeletí kolem 25 letadel o maximálních hladinách 70 - 80 dB a jednorázový hluk ve vnitřních prostorách staveb, tedy v noci i při zavřených „protihlukových“ oknech, dosahuje hodnot kolem 40 dB. Maximální hladiny hluku v noci jsou evidentně nejvíce rušivý a zdraví škodlivý prvek leteckého provozu, přesto nejsou v rámci dokumentace a posudku řešeny. Maximální hladiny hluku jsou deskriptor doporučený směrnicí EU právě pro hodnocení nočního hluku. Nebyly však zcela zjevně brány v potaz ani při přepracování

návrhu OHP zpracovatelem posudku, protože jeho návrh při stejné intenzitě provozu jednoznačně snižuje ochranu obyvatel v okolí letiště a to i před maximálními hladinami hluku.

### **7. Nedostatečné, nepřesné a nesprávné hodnocení nočního hluku**

Vliv nočního hluku je v rámci celého vyhodnocení vlivů na zdraví zcela nesprávně analyzován, modelován i hodnocen.

Snadno doložitelná fakta jsou následující:

- noční provoz na letišti se má dle všech informací v dokumentaci snižovat - má se omezit počet nočních letů o 30 % proti roku 2008 na deklarovaných 40 za noc, předpokládají se tišší letadla,
- stávající OHP končí před zástavbou Suchdola a limity hluku za hranici OHP nebyly překročeny ani při 49 – 57 pohybech za noc v letech 2006- 2010. Toto potvrzují autorizovaná měření hluku letiště, autorizovaná měření hygienických stanic i 2 zprávy o hlukové situaci na letišti Praha -Ruzyně v letech 2006-2009 dle zák. o civilním letectví,
- rozšiřovat současné OHP nebylo nutné ani při 57 nočních pohybech na letišti v roce 2008 a hlučnějších letadlech,
- legislativa je z hlediska výše limitů stále stejná,
- stejná zůstává stará dráha RWY 06L/24R i její osa.

Přesto se v dokumentaci a nyní i v posudku nadále navrhuje prodloužit OHP v ose staré dráhy o více než 2 km až k Vltavě a to právě z důvodu nočního hluku. Navíc nejnověji zpracovatelce vyšlo, že při stejné metodice hodnocení, stejném počtu obyvatel v daném území, stejné zastavěnosti, sníženém počtu nočních letů a při provozu tišších letadel bude počet obyvatel zasažených nočním hlukem vyšší než v roce 2006.

Přes výše uvedené zjevné zásadní nesrovnalosti mezi teoretickým hlukovým modelem, návrhem OHP, teoriemi o počtu osob a reálným ověřeným stavem, nebyl tento "hlukový paradox" vysvětlen ani odstraněn.

### **8. Vznik OHP v minulosti**

Stávající OHP bylo navrženo na základě materiálů zpracovaných stejnou odbornou firmou na hluk na letecký hluk jako současný návrh v dokumentaci. V době přípravy a vyhlášení OHP před 12 lety hlukové modely počítaly s mnohem nižším provozem, s jinými podmínkami nočního provozu (pravidlo 3+3 pohyby za noční hodinu), navíc ještě v podmínkách o 5 dB vyšších hlukových limitů. Tehdy navržené OHP ale platí dodnes a:

- prokazatelně bez problémů vyhovuje pro noční provoz i při 57 pohybech za noc,
- prokazatelně a s rezervou vyhovuje i pro denní provoz 160 000 pohybů za rok,
- přestože i v době vyhlášení OHP platil zákon 100/2001 Sb., žádná EIA neproběhla, stejně jako neproběhla ani při postupném navyšování provozu v minulých letech,
- přestože se provoz na letišti zvýšil za posledních 10 let ze 100 000 na 175 000 pohybů za rok, OHP z roku 1999 stále vyhovuje a to i při přísnějších hlukových limitech (snížení limitu o 5 dB znamená pro provozovatele možnost méně než polovičního provozu!)
- zejména denní provoz by z hlediska rozsahu současného OHP mohl být i dvojnásobný, aniž by provozovatel narazil na prokazatelné překročení limitů hluku mimo OHP,

- přes zvýšení provozu na 175% původního stavu nikoho nenapadlo ani nenutilo (při platnosti stejného zákona o posuzování vlivů na životní prostředí) posuzovat nárůst provozu na letišti Praha - Ruzyně procesem EIA.

V roce 1999 bylo evidentně rovněž navrženo předimenzované OHP neodpovídající tehdy posuzovanému provozu a nyní je opět navrhováno OHP na kapacitu, která neodpovídá deklarovanému provozu, která může být násobně vyšší než stav udávaný v dokumentaci jako cílový stav k roku 2020. Zpracovatel posudku se od provozu po roce 2020 distancuje a uvádí:

**a) při navýšení provozu bude nová EIA**

- zákon ale formuluje tuto povinnost velmi volně, neupravuje ani podmínky pro vznik této povinnosti, v minulosti to bylo provozovatelem zcela ignorováno, viz výše,

- jestliže bude vše v souladu se zákonem v důsledku rozsáhlého návrhu OHP, nebude důvod pro novou EIA,

- posudek žádnou povinnost provést EIA zaručit, slíbit ani uložit nemůže,

**b) cílová kapacita k roku 2020 je maximální kapacita,**

- posudek nemůže měnit nebo předefinovávat dokumentaci, zejména nemůže posuzovatel dle potřeby upravovat předmět posuzování,

- tato "kapacita" je i dle posudku maximální pouze pro proces EIA a jen k roku 2020, další roky předkládaná EIA výslovně neřeší,

- maximální nebo požadovaná kapacita letiště není nikde stanovena

Nové posouzení EIA, jak uvádí zpracovatel posudku (str. 121) nemusí již být nikdy provedeno, protože zejména při plynulém nárůstu provozu a velkém OHP tato povinnost provozovateli ani nevznikne. Jedná se o pokus o opakování stejného scénáře jako v roce 1999, jehož hlavním záměrem je nyní vytvořit rozsáhlé OHP.

**9. Hodnocení "variant"**

Úvodem je nutno uvést na pravou míru název "varianta" užívaný ve vyhodnocení v příloze 5 posudku – Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví. Zcela jednoznačně se nejedná o variantu záměru, který je předkládán a hodnocen jako invariantní, ale o pouhé vytvoření druhého, zcela nereálného stavu počtu obyvatel předmětného území v roce 2020. Manipulace s pojmem varianta je velmi zavádějící pro veřejnost, protože ve vyhodnocení v příloze 5 se nejedná o hodnocení, výběr či doporučení nějaké varianty, ale o posouzení vlivů na zdraví obyvatel po realizaci předkládaného invariantního záměru a srovnání se současným stavem území.

Dále k posuzování "variant":

- posuzovány jsou různé stavy území a provozu, přičemž stav z roku 2006 již není aktuální a pravdivě nevypovídá o současném stavu území (velký rozvoj bydlení v letech 2006 - 2009),

- nemá žádný význam zkoumat vliv záměru v roce 2020 na stejný počet obyvatel, jaký byl v roce 2006, protože takový stav nikdy nenastane. Vypovídací hodnota srovnání je v případě, kdy nejsou varianty záměru ani provozu a nehledá se optimální řešení, prakticky nulová,

- vytváření teoretických stavů území, které prostě nemohou nikdy nastat je zbytečné a jejich použití pro hodnocení vlivů záměru na zdraví z hlediska počtu osob zasažených hlukem je zcela nesmyslné.

- variantu s nárůstem obyvatel k roku 2020-B, v dokumentaci zcela zjevně podhodnoceným, dokonce nepovažuje zpracovatelka ani za nutnou doplňovat, protože "se ukázala v průběhu zpracování značně zkreslující a bez výpovědní hodnoty". Bez komentáře.

- není chybou veřejnosti ani úřadů, že oznamovatel protahuje proces EIA a není schopen předložit řádnou a aktuální dokumentaci a poříditi si podklady - vymlouvat se na nedostatek podkladů je po minimálně 6ti letech přípravy dokumentace nepřijatelné,

- opakovaně se projevuje skutečnost, že bez vymezení záměru v územní plánovací dokumentaci (ÚPD) nelze reálně posoudit záměr na stupni EIA, protože pro to prostě nejsou podklady. Zpracovatelka evidentně neví, jaký záměr má posuzovat a jaký rozvoj území je předpokládán v okolí letiště. Místo toho se utápí v teoretických úvahách typu - jestliže by byl počet obyvatel z roku 2006 (již dávno překonaný) stejný i v roce 2020, tak ...

Vyhodnocení v příloze 5 je nesmyslně založeno zejména na podivném srovnávání obyvatel zasažených hlukem v roce 2006 (stavu 5 let starého) se stavem, který nemůže nikdy nastat (2020-A). Srovnání se stavem počítajícím s reálným nárůstem obyvatel v roce 2020 (2020-B), tedy zjevně a jednoznačně potřebné a naprosto základní srovnání, nemohla totiž zpracovatelka provést, protože po 6 letech přípravy dokumentace nemá z několika lokalit k dispozici podklady o počtu obyvatel a v jiných lokalitách jsou tyto údaje zoufale nepřesné (např. podklady v příloze uvádějí pro Suchdol odhad pro 2020B - 6524 obyvatel - skutečnost k 31.12. 2010 - 6699 obyvatel !, odhad z roku 2009 byl tedy překročen již po dvou letech ...). Hodnocení vlivu na obyvatelstvo v roce 2020 je vzhledem k fatálním chybám a použitým "předpokladům" neúplné a nepoužitelné pro rozhodování o zdraví obyvatel.

## **10. Závěr přílohy 5 posudku „PARALELNÍ RWY 06R/24L-PRAHA RUZYŇĚ" - Doplnění posouzení vlivu**

### **hluku na veřejné zdraví, 20 /Ing. DP/2009**

#### **K jednotlivým bodům závěru:**

##### **ad 2) závěry jsou nepřesné a zavádějící:**

- odhadovat stav v jednotlivých lokalitách Suchdola je bez znalosti závazných příletových a odletových tratí nesprávné, zejména v případě startů jsou trasy nevypočitatelné a v posudku je dokonce uvedeno, že se počet startů nad Suchdolem má proti současnému stavu zvýšit,

- zátěž jižně od letiště se sníží z minimální na ještě menší za cenu koncentrace provozu do jednoho obydleného území - jižně od letiště je v obydleném území nepřijatelných současných cca 7% celkového provozu, na východ a západ od letiště nevadí zpracovateli a zpracovatelce ani 47 % provozu.

**ad 3) Zpracovatelka konstatuje, že se mírně sníží zátěž území nočním hlukem.** Jedná se o zjevnou nepravdu či záhadu, z dokumentace i z posudku jednoznačně vyplývá předpoklad zvýšení nejvýše rušivého nočního hluku v této oblasti proti současnému stavu a právě z tohoto důvodu se zde zásadním způsobem prodlužuje OHP, noční izofona 50 dB je prodloužena na stávající dráze o 2 km až k Vltavě.

Není ani pravda, že počet nočních letů bude na hlavní dráze 06L/24R omezen na max. 40 pohybů, dokumentace uvádí 40 letů v charakteristickém dni (půlroční průměr), posudek sice uvádí max. za noc 40 letů, ale pouze plánovaných (sloty), skutečnost tedy může být opět jiná. Potvrzuje to paralelní požadavek v posudku na dodržení tzv "hlukové kvóty" odvozené právě od hranice rozšířeného OHP.

**ad 4) Tvrzení, že hluková zátěž území Suchdola zůstane přibližně zachována, je z hlediska hlukové studie zjevně nepravdivé.** Pokud by bylo pravdivé, postačovala by zcela

jednoznačně současná délka OHP, která vyhověla i při 57 nočních letech v roce 2008. V dokumentaci i v posudku se ale v rozporu s výše uvedeným tvrzením OHP a limitní izofona prodlužují na stávající dráze o 2 km až k Vltavě. Noční hluk je naopak jediným uváděným důvodem rozšíření území s nadlimitním hlukem a důvodem prodloužení OHP v tomto území. Plocha s nadlimitním nočním hlukem se zvětšuje, počet obyvatel zasažených nočním hlukem ale dle zpracovatelky klesá. Toto konstatování poklesu osob exponovaných hlukem o 1 479 (v příloze 5 posudku na str. 52 ) je zakončeno výmluvným otazníkem. Žádnou rozumnou odpověď na tento otazník bohužel nemáme.

**ad 7) Po 6 letech přípravy dokumentace EIA nemá zpracovatelka podklady o území ohrazeném izofonami 40 - 50 dB důležitými z hlediska rušení spánku** a touto skutečností obhajuje podhodnocení údajů o počtu osob rušených ve spánku. Uváděný důvod, proč nejsou k dispozici podklady, je zjevně účelový a neobhajitelný. Zpracovatelka tvrdí, že hluk z letecké dopravy bude přemaskován hlukem pozadí, který je vyšší než hladiny 40-45dB z letecké dopravy. Pokud by si zpracovatelka uvědomila, že v noci bude venkovní hluk za oknem dosahovat 20 - 30 x za noc hodnoty 70 - 80 dB, teorie o pozadí by rázem vzala za své. Veřejnost je trvale matena uváděním údajů o průměrných hladinách hluku za 8 hodin, zde v souvislosti s hlukovým pozadím.

Přemaskovat hlukem z pozadí noční průlet letadla se zatím na Suchdole, v Horoměřicích, na Bílé Hoře, v Jenči,

Kněževsi, Přední Kopanině ani v rámci EU zatím nikomu nepodařilo - lze ověřit v terénu i bez přístrojů. Zpracovatelka i zpracovatel v otázce rušení, obtěžování i zdravotních rizik pomíjí vliv maximálních hladin hluku (doporučený deskriptor dle směrnice EU právě pro noční hluk), které se zcela jasně zásadně projevují ve vnitřních chráněných prostorech budov i při průměrných hladinách 40 - 45 dB. Ořezání OHP v posudku při stejném rozsahu provozu je projevem naprosté neznalosti působení zejména nočního hluku na zdraví obyvatel. Doporučujeme zažít v ložnici dvacetkrát až třicetkrát za noc po dobu několika let jednorázový letecký hluk o max. hladině kolem 40 dB při zavřených oknech a následně teprve potom zvažovat rozsah nočního provozu v obydleném území. Zpracovatelka uvádí, že zcela nevhodná je lokalita Na Padesátíku, kde prý dosahují max. hodnoty hluku až 80 dB. Bohužel se zpracovatelka neobtěžovala zjištěním max. hodnot dle autorizovaných měření letiště např. na Starém Suchdole - i zde se totiž max. hodnoty blíží 80 dB a někdy jsou i překročeny, v Horoměřicích je situace ještě horší.

Závěr zpracovatelky neodpovídá hlukovým studiím, které jednoznačně vymezují podstatně větší území zasažené nadlimitním hlukem, navíc se vychází z nesprávných údajů o obyvatelích. Tento zcela zásadní rozpor u hodnocení nejvíce nebezpečného nočního hluku se táhne celým procesem EIA již od roku 2005 a dosud nebyl odstraněn.

Zpracovatelka se snaží odvrátit pozornost od absence územního plánování a trvalého nárůstu počtu obyvatel v okolí letiště, tedy od skutečnosti, že toto území není již dávno vhodnou lokalitou pro neomezený rozvoj letecké dopravy. Zpracovatelka si z tohoto důvodu vytváří pro hodnocení zcela nesmyslné vstupní podmínky a na jejich základě vyvozuje mylné závěry.

**ad 8, ad 9) Zpracovatelka v bodě 8 uvádí zvýšení počtu vysoce obtěžovaných osob**, v bodě 11 avizuje mírné až střední negativní vlivy na území, ale v bodě 9 překvapivě uvádí snížení rizika onemocnění chorobami srdce, krevního tlaku. Jedná se snad o léčbu hlukem? Provoz proti roku 2006 se přitom zvýší o 100 000 letů (!), počet obtěžovaných a rušených se i při nesprávných podkladech zpracovatelky také zvýší a rizika klesnou?

**ad 11) Tvrzení o zlepšení situace v noční době je** vzhledem k předpokládanému soustředění veškerého nočního provozu na starou dráhu - nad Horoměřice a prodloužení OHP právě z důvodu nočního hluku trvalou a nevysvětlitelnou kuriozitou procesu EIA.

#### **Shrnutí k závěru přílohy 5 posudku**

Závěr obsahuje pouze dílčí informace zjištěné na základě zcela nesprávných a neúplných vstupních údajů, žádným způsobem nehodnotí únosnost záměru z hlediska zdraví obyvatel, zda je či není záměr přijatelný pro okolní obydlené území a za jakých podmínek. Veškeré i dílčí závěry ať již správné nebo chybné jsou samotnou zpracovatelkou relativizovány odkazy na nedostatečné podklady, nejistoty, atd.

Vyhodnocení vlivů na zdraví vypracované na základě stavu obyvatel k roku 2006 a stavu provozu pouze k roku 2020 navíc bez uvažování evidentního a prokázaného nárůstu obyvatel obsahuje věcná pochybení a vyhodnocení považujeme za nesprávné.

**D) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010** (příloha 1 posudku, vzhledem k množství různých posudků dále jen „posudek na posudek“).

#### **K tomuto posudku na posudek je možné uvést:**

**a) Není uvedeno, kdo byl objednatelem posudku** a zda se nejedná o další doplnění dokumentace. Posudek na posudek obsahuje nové tabulky s dalšími počty obyvatel, navrhuje změny závěrů do dokumentace (?) a chybí vlastní posouzení správnosti a úplnosti vyhodnocení vlivů na zdraví.

**b) Posudek na posudek přímo konstatuje, že dokumentace byla doplňována.**

**c) Vzhledem k nesplnění požadavků uvedených v bodě A)** je i tento posudek na posudek **zatížen neodstranitelnými chybami ve vstupních údajích**, toto ovšem není v posudku na posudek uvedeno

#### **4. Identifikace a charakterizace nebezpečnosti**

- Zpracovatel posudku na posudek Ing. Kubina konstatuje, že u vlivů na zdraví **nebyly uvedeny všechny negativní účinky hluku**, např. dle jeho názoru chybí zhoršení řečové komunikace, synergické účinky hluku, zvýšení celkové nemocnosti, ...v dokumentaci jsou uvedeny, v doplnění ne - ani zpracovatelé není jasné, k čemu se vyjadřuje,

- opakuje se zde předpoklad z dokumentace, že u leteckého provozu se nepředpokládá nízkofrekvenční hluk - není to vyloučeno, není uveden odkaz na studie, pouze se to předpokládá, přestože se proti tomuto hluku nelze chránit,

- omezit hodnocení vlivu na zdraví pouze na obtěžování, rušení spánku a kardiovaskulární onemocnění je zcela nesprávné - kde je řečová komunikace, synergie hluku, duševní zdraví, celková nemocnost, ... **Hodnocení je neúplné, záměrně není provedeno hodnocení podle hygienických limitů**, které by měly zohlednit celkové působení hluku a stanovit přijatelnou úroveň rizika. Předkládané hodnocení je neúplné a nesprávné.

- mnoho teoretických informací o metodách hodnocení, které ale nebyly v dokumentaci použity - viz např. synergie hluku, kde je uveden příklad teoretického výpočtu, který ale nebyl v dokumentaci pro hodnocení záměru vůbec využit, **synergie nebyla vůbec hodnocena**, přestože jsou zde přetíženy komunikace všech tříd včetně plánovaného okruhu kolem Prahy,

- zpracovatel uvádí, že i při dodržení limitů hluku je 20% obyvatel rušeno leteckým provozem ve spánku a že se před tímto rušením nelze chránit, dále uvádí **podcenění vlivů u nižších hladin nočního hluku**, žádné závěry však z toho nejsou vyvozeny.

## 5. Hodnocení expozice

Stejně jako v případě dokumentace obsahuje posudek na posudek **nepřesné, neaktuální a neúplné informace,**

## 6. Charakterizace rizika

Není zřejmé, proč se zpracovatel stejně jako zpracovatelka přílohy 5 pokouší vymyslet a obhájit (neúspěšně) nové nestandardní ukazatele zdravotních rizik. Zpracovatel není a nemůže být schopen na základě neúplného hodnocení rizik posoudit, zda a jaký počet osob je přijatelné ohrozit na zdraví - žádný takový ukazatel není, za tímto účelem byly z hlediska celospolečensky přijatelných rizik vytvořeny v ČR limity hluku, které právě přijatelnou míru zátěže a zdravotních rizik upravují. Navíc:

- zpracovatel se výslovně **distancuje od hodnocení dle hlukových limitů** (str. 8),
- překvapivě tvrdí, že se posuzují změny hlučnosti a počtu exponovaných obyvatel, ale **celé posouzení je založeno na „zmrazení“ počtu obyvatel k roku 2006,**
- **počty obyvatel v tabulkách jsou opět neaktuální** a navíc opět chybí některé lokality, OHP je také jiné,...
- **noční hladiny pod 45 dB,** označené zpracovatelem jako rušivé, nejsou zahrnuty do hodnocení,
- píše se o variantách, které nejsou variantami, **nemožná „varianta“ bez nárůstu obyvatel je označena jako příznivější,**
- zpracovatel uvádí, že **snaha o přesné vyjádření rizik se „příliš nepovedla“**, doporučuje pouze relativní vyjádření v % nárůstu onemocnění. Proč by měla být procenta lepší než absolutní čísla vypočtená z těchto procent, není zřejmé,
- opět uvádí na str. 10, že **nejsou zahrnuty osoby v pásmech pod 45 dB,** a že tedy ani procenta vlastně nejsou správná.

Jedná se o dílčí, neúplné charakteristiky rizik zatížené nejistotami všeho druhu.

## 7. Analýza nejistot

Pochybnosti z připomínek ohledně správnosti dokumentace nebyly vyvráceny, ale naopak:

- **nejistota u hodnocení synergie je absolutní, protože synergie nebyla provedena,**
- **počty osob nesprávné ve všech směrech,**
- dozvídáme se, že „cílem expertízy bylo zhodnotit míru únosnosti území pro předpovídaný nárůst obyvatelstva“ a že
- „nedojde k nárůstu hlukové expozice, ale k výraznému nárůstu počtu obyvatel exponovaných hlukem“,

K tomu:

- o únosnosti v jakékoliv podobě dokumentace ani posudek na posudek nic neříká a proto **nevíme, jaký počet obyvatel je pro letiště či zpracovatele únosný,** aby se letiště mohlo rozvíjet a počty infarktů byly přiměřené,
- jestliže po nárůstu počtu pohybů na letišti o 100 000 za rok (o 57%) soustředěných do úzkého pruhu území nedojde k nárůstu hlukové expozice, proč by se prodlužovalo OHP? Proč zpracovatelce i při imaginárním zmrazení počtu osob na úroveň roku 2006 stoupá v roce 2020-A počet obyvatel zasažených hlukem?



## 8. Shrnutí výsledků, závěr

a) **Zpracovatel z něčeho vyvozuje, že platí pouze závěr v příloze 5 posudku**, nikoliv závěry v příloze 20 dokumentace - posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z prosince 2009. Existují tedy 2 závěry posouzení vlivu hluku na zdraví a zjevně není jasné, zda platí oba, jeden či některý pouze částečně. Stejně lze ovšem prohlásit i o textu v dokumentaci - platí v plném rozsahu, nebo částečně, co je doplněno a co je přepracováno - z dokumentace a posudku na posudek nelze tyto zcela zásadní věci zjistit.

b) **Zpracovatel navrhuje doplnit závěr posouzení vlivů na zdraví** a evidentně předpokládá a doporučuje další doplnění dokumentace. Neuvádí ale, který závěr má na mysli a jak by se mohl ve fázi posudku změnit závěr v dokumentaci, není z textu jasné.

c) **Zpracovatel chybně a bez připomínek akceptuje závěry ze srovnání stavu v roce 2006** a nereálné „varianty“ 2020-A se stejným počtem obyvatel jako v roce 2006.

d) **Zpracovatel se chybně ztotožňuje se zjevně nesprávnou teorií**, že přelet letadla v blízkosti letiště je v noci přemaskován hlukem pozadí (!?) a že není třeba toto řešit,

e) **přestože zpracovatel požaduje doplnit závěry o podstatné body, zpochybňuje počty obtěžovaných obyvatel, navrhuje omezení výstavby u leteckých tratí, avizuje zhoršení řečové komunikace ve školách, obytných domech**, závěr posudku na posudek konstatuje, že závěry zpracovatelky lze přijmout.

Vzhledem k nedostatkům popsaným výše v části E) jsou tak **posudek v dokumentaci, doplnění v posudku (Příloha 5) i posudku na posudek (Příloha 1) nepřezkoumatelné. Vzhledem k absenci posuzování zdravotních rizik dle zákonných parametrů a bez prověření únosnosti území pro tento typ záměru je vyhodnocení vlivů na zdraví rovněž zjevně neúplné.**

### E) Vlastní posouzení vlivů záměru v posudku

Posudek, předložený k vyjádření veřejnosti a dotčeným orgánům, a celá dokumentace jsou v části posuzování vlivů záměru na veřejné zdraví velmi nepřehledné vlivem doplňování a přepracování dokumentace. Není zřejmé, zda se posudek vztahuje k původní dokumentaci nebo k dokumentaci, která byla v rozporu se zákonem č. 100/2001 Sb. (EIA) doplněna. Není ani zřejmé, zda původní dokumentace platí či zda je nahrazena a v jakém rozsahu a které závěry jsou ve vztahu k ochraně zdraví platné.

Posudek se zabývá, jak zpracovatel sám uvádí, akademickými otázkami problematiky zdravotních rizik. Zcela záměrně opomíjí platné hlukové limity a posouzení únosného zatížení území. Posudek neobsahuje informaci o tom, zda je či není dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika ohrožení zdraví obyvatel a únosnost území nebyla přes výslovný požadavek MŽP posouzena vůbec.

### Vypořádání:

A) Byly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZdr) z roku 2010 – viz vyjádření MZdr.

Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.

B) Viz vypořádání přílohy.

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

C) Dokumentace byla řádně posouzena posudkem dle zák. č. 100/2001 Sb. a posudek ji vyhodnotil jako úplnou a dostatečnou pro posouzení dle zák. č. 100/2001 Sb.

D) Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.

E) Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

F) Vzhledem k vysoce nadstandardnímu rozsahu záměru a velmi velkému počtu vyjádření, která byla nutno vypořádat, nemohly být správně lhůty po dohodě s MŽP dodrženy.

G) Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

H) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.)

I) Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP.

J) Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení neukládá zpracovateli doplněné dokumentace EIA vypořádat připomínky k původní dokumentaci EIA. Naopak tento zákon ukládá zpracovateli posudku EIA vypořádat všechna došlá vyjádření k dokumentaci EIA a nerozlišuje mezi původní dokumentací EIA a doplněnou nebo přepracovanou dokumentací EIA.

#### Vypořádání přílohy:

A) Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika).

B) Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

C) Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

C)1. Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

V ochranném hlukovém pásmu je stanoven režim v souladu s legislativou.

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

Hodnocení zdravotních rizik nerozlišuje hlukovou zátěž v OHP a mimo něj. Uvažuje ji v celém zjištěném rozsahu a v celém dotčeném území.

Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP.

Hodnocení zdravotních rizik expozice hluku z leteckého provozu bylo zdola omezeno na nejnižší hladiny, na nichž lze prakticky rozlišit příspěvek hluku z leteckého provozu od hluku z ostatních zdrojů.

C)2. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

C)3. Hodnocení zdravotních rizik nerozlišuje hlukovou zátěž v OHP a mimo něj. Uvažuje ji v celém zjištěném rozsahu a v celém dotčeném území.

Vlivy hluku se v souvislosti se podmíněným omezením rozsahu OHP ani ochrana zdraví nijak nemění.

Hluková studie, která je přílohou dokumentace zohledňuje příslušné nejistoty výpočtu dle závazných metodik, které jdou k „tíži žadatele“, obsahuje stanovení limitních izofon. Vyhodnocení měření potom probíhá dle požadavků orgánů státní správy, jehož metodika není předmětem posouzení v tomto procesu EIA.

Hladina maximálního akustického tlaku není jako deskriptor pro posuzování hluku z dopravy stanovena nebo doporučena ve formě národního hlukového limitu ani žádnou směrnicí EU (Směrnice č. 2002/49/EC, která pouze umožňuje tento deskriptor použít, zejména, pokud jsou na něj navázány tzv. mezní hodnoty, což v ČR nejsou - viz příloha I Směrnice). Maximální hladiny hluku z leteckého provozu byly prověřeny v rámci oznámení EIA, které je nedílnou součástí procesu EIA a na základě jejich posouzení byly stanoveny oblasti nevhodné pro bydlení (významné vlivy maximálních hladin hluku) – viz příslušná podmínka. To, že v současné době nemají stanoven zákonný limit není chybou procesu EIA. Stanoveny byly, byly určeny oblasti s významnými vlivy, které byly ošetřeny příslušnou podmínkou.

C)4. Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.

C)5. „Skoková“ zátěž nebyla nijak opominuta – příslušné metodiky pro hodnocení vlivů na zdraví s ní počítají. Zároveň se nepočítá s provozem na maximální kapacity v době uvedení záměru do provozu.

C)6. Hladina maximálního akustického tlaku není jako deskriptor pro posuzování hluku z dopravy stanovena nebo doporučena ve formě národního hlukového limitu ani žádnou směrnicí EU (Směrnice č. 2002/49/EC, která pouze umožňuje tento deskriptor použít, zejména, pokud jsou na něj navázány tzv. mezní hodnoty, což v ČR nejsou - viz příloha I Směrnice). Maximální hladiny hluku z leteckého provozu byly prověřeny v rámci oznámení EIA, které je nedílnou součástí procesu EIA a na základě jejich posouzení byly stanoveny oblasti nevhodné pro bydlení (významné vlivy maximálních hladin hluku) – viz příslušná podmínka. To, že v současné době nemají stanoven zákonný limit není chybou procesu EIA.

Stanoveny byly, byly určeny oblasti s významnými vlivy, které byly ošetřeny příslušnou podmínkou.

C)7. Problematika rozsahu limitní izofony nočního hluku je v posudku dostatečně vysvětlena. Na uvedeném „hlukovém paradoxu“ se mj. podílí i problematika nutného zohlednění příslušných korekcí ve výpočtu limitní izofony, které jdou k „tíži žadatele“.

C)8. Letiště dosud nemělo stanovenou max. kapacitu. Podmínku, která stanovuje max. kapacitu musí správní úřad zohlednit při dalších rozhodnutích (v tomto případě např. územní rozhodnutí) dle § 10 odst. 4 zák. č. 100/2001 Sb. Dále musí kontrolovat její plnění. Předmětem EIA (tedy nové EIA) jsou pak: „změny záměru uvedeného v příloze č. 1 k tomuto zákonu kategorii I, pokud má být významně zvýšena jeho kapacita a rozsah nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání“ - § 4 odst. 1 písm. b). Požadavek na zvýšení podmínkou stanovené max. kapacity lze považovat za „významné zvýšení kapacity“.

Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

C)9. Požadované varianty byly prověřeny a doloženy dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.

V Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví byly použity výpočtové varianty, jedná se běžný postup, v tomto případě dokonce postup vyžádaný orgánem ochrany veřejného zdraví a podle tohoto požadavku také zpracovaný.

Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

B)C)10. Příletové a odletové tratě nejsou zdrojem významných hladin hluku, nemají vliv na limitní izofony, a proto mohou být řešeny tímto způsobem. Podmínkou je uložen navrhnout tyto tratě mimo souvislou zástavbu, dodržování kontrolovat a porušení sankcionovat.

V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přílet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- 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

Tyto podmínky jdou nad rámec legislativy a jsou výsledkem procesu minimalizace vlivů v rámci procesu EIA.

Rozšíření hlukové zátěže Suchdola je z důvodu denní limitní izofony.

Hodnocení zdravotních rizik expozice hluku z leteckého provozu bylo zdola omezeno na nejnižší hladiny, na nichž lze prakticky rozlišit příspěvek hluku z leteckého provozu od hluku z ostatních zdrojů.

Hladina maximálního akustického tlaku není jako deskriptor pro posuzování hluku z dopravy stanovena nebo doporučena ve formě národního hlukového limitu ani žádnou směrnicí EU (Směrnice č. 2002/49/EC, která pouze umožňuje tento deskriptor použít, zejména, pokud jsou na něj navázány tzv. mezní hodnoty, což v ČR nejsou - viz příloha I Směrnice). Maximální hladiny hluku z leteckého provozu byly prověřeny v rámci oznámení EIA, které je nedílnou součástí procesu EIA a na základě jejich posouzení byly stanoveny oblasti nevhodné pro bydlení (významné vlivy maximálních hladin hluku) – viz příslušná podmínka. To, že v současné době nemají stanoven zákonný limit není chybou procesu EIA. Stanoveny byly, byly určeny oblasti s významnými vlivy, které byly ošetřeny příslušnou podmínkou.

V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přilet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Tyto podmínky jdou nad rámec legislativy a jsou výsledkem procesu minimalizace vlivů v rámci procesu EIA

D) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010 byl objednan zpracovatelem posudku EIA dle § 9 odst. 4. Tento dílčí podklad byl objednan proto, že zpracovatel posudku EIA je autorizovanou osobou pro EIA, není však autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik expozice hluku a osobou způsobilou pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, což je zpracovatel citovaného oponentního Posudku na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010. Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném svém ustanovení neukládá povinnost uvedení objednatel v dílčím podkladu.

Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity. Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů.

Posouzení dle zákona č. 258/2000Sb., tedy porovnání s hygienickými limity bylo provedeno vč. stanovení průběhu limitních izofon.

Posouzení zdravotních rizik bylo provedeno dle odst. 3) zákona č. 258/2000Sb., dle mezinárodních metodik doporučených WHO a dle požadavků příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví (viz vyjádření MZdr).

Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

E) Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.

Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika).

## **Hlávkovi**

1. Posudek nesprávně hodnotí dokumentaci jako úplnou a správnou. Dokumentace nebyla zpracována v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti. Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

### 1.1. nerespektování požadavků MŽP

1.1.1. stanovit maximální kapacitu a limity záměru - nesplněno

1.1.2. stanovit maximální únosnost území - nesplněno

1.1.3. stanovit meze pro růst letiště - nesplněno

1.1.4. vyhodnotit maximální možný rozvoj letiště - nesplněno

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- 1.1.5. prověřit a doložit varianty (dráhy, nákladní dopravy, přeměny letiště v letiště městské) - nesplněno
- 1.1.6. variantně posoudit různé kombinace provozu na dráhách - nesplněno
- 1.1.7. vyhodnotit kumulativní vlivy - nesplněno
- 1.1.8. prověřit množství obyvatel - neprovedeno
- 1.1.9. vypořádat veškeré připomínky a požadavky ve vyjádřeních k dokumentaci - nesplněno
- 1.2. nesplnění požadavků MZ týkající se nedostatečného a nesprávného vyhodnocení vlivu na zdraví obyvatel
- 1.3. nevypořádání se s připomínkami občanů, ostatních institucí a veřejné správy a to zejména
  - 1.3.1. stanovení maximální kapacity letiště - nesplněno
  - 1.3.2. posouzení maximální únosnosti území - nesplněno
  - 1.3.3. nedostatečné podklady u vyhodnocení vlivu na zdraví občanů a závad při stanovém OHP - viz bod 5.dále
  - 1.3.4. posouzení variant provozu a umístění nové dráhy letiště - nesplněno
  - 1.3.5. posouzení provozu po roce 2020 - nesplněno
2. Zpracovatel posudku v rozporu se zákonem doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru, přestože tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje. Zpracovatel posudku posuzoval dokumentaci doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.
3. V rámci procesu EIA nebyly splněny zákonné termíny, např. termín pro zpracování posudku byl překročen o 350 dnů.
4. Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném územním plánu Prahy ani v zásadách územního rozvoje Prahy a je v rozporu s platným územním plánem VUC pražského regionu, údaje v dokumentaci jsou nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k záměru.

Upozorňujeme, že rozsudkem NSS z 2. února 2011, kterým byly zrušeny Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy v částech Mezinárodní letiště Praha - Ruzyně a Oblasti zasažené provozem letiště Ruzyně, byly mimo jiné důvodem zrušení zásadní nezákonnosti postupu při nesplnění povinností vyplývajících z ochrany evropsky významných chráněných přírodních stanovišť (Kaňon Vltavy u Sedlce), nevyhodnocení vlivu letiště na životní prostředí a zdraví občanů, neposouzení kumulativních a synergických vlivů letiště Ruzyně a silničního okruhu kolem Prahy (SOKP). Napadená část zásad územního rozvoje je rovněž obsahově nezákonná pro rozpor s povinnostmi stanovenými ve stavebním zákoně. NSS vytkl nekonkrétnost záměru, který neumožňuje jasně stanovit zasažená území, zvažovat varianty a alternativy, vyhodnocovat jejich vliv na životní prostředí a posuzovat proporcionalitu zásahů do práv dotčených subjektů, dopady rozvoje letiště Praha - Ruzyně na územní rozvoj dotčených obcí, zejména hlukovou zátěž.
5. Zcela nezákonný je postup zpracovatele při posuzování navrhovaného ochranného hlukového pásma (OHP), protože zpracovatel v rámci posudku zcela přepracoval návrh OHP - proti předané dokumentaci stanovuje jiný rozsah a nové podmínky OHP. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí přepracování dokumentace výslovně zakazuje. Tímto dochází ke změně rozsahu dotčených obcí a území, snižuje se ochrana obyvatel před leteckým hlukem a důsledkem by byla maximální koncentrace provozu do úzkého pruhu území.

6. Důsledkem nezákonného postupu a nesprávného posudku je, že z procesu EIA nelze zjistit, komu a v jakém rozsahu hrozí omezení ochrany zdraví a dotčení vlastnických práv zřízením OHP.

Vzhledem k výše uvedenému jsou dokumentace, posudek a navržené stanovisko nesprávné a **nezákonné, a proto požadujeme vydání nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru.**

### **Vypořádání:**

1. Dokumentace byla řádně posouzena posudkem dle zák. č. 100/2001 Sb. a posudek ji vyhodnotil jako úplnou a dostatečnou pro posouzení dle zák. č. 100/2001 Sb.
2. Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.
3. Vzhledem k vysoce nadstandardnímu rozsahu záměru a velmi velkému počtu vyjádření, která byla nutno vypořádat, nemohly být správní lhůty po dohodě s MŽP dodrženy.
4. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.
5. Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).
6. Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP.

### **Ing.arch. Alena Zavadilová + veřejnost s 216 podpisy**

1. **Zpracovatel zcela nerespektuje Listinu základních práv a svobod.** Konkrétně či. 35 odst. 1. dle kterého má každý občan právo na příznivé životní prostředí, což je v naprostém rozporu s vybudováním paralelní RWY 06R/24L LETIŠTĚ PRAHA - RUZYŇ.
2. **Ve vypracované dokumentaci jsou zcela opomenuty scénáře uzavření hlavní dráhy 06L/24R,** tedy důvody, které mohou nastat pro její uzavření (pravděpodobnost a doba uzavření), a následné omezení provozu na paralelní dráze, které zahrnují limity denního a nočního provozu.
3. **V dokumentaci nebyl proveden demografický průzkum vývoje obyvatelstva MČ Praha -Lysolaje k roku 2006,** což zkresluje počet zasažených obyvatel a jejich nárůst v jednotlivých letech. MČ Praha - Lysolaje 2006 - 1 054 obyvatel, 2010 - 1 402 obyvatel, což je nárůst o 33% během 4 let a je zde předpoklad, že ten trend bude nadále pokračovat.
4. **Z dokumentace dle zpracovatele jednoznačně vyplývá, že více než 90% leteckého provozu v ČR má být při existenci nové paralelní dráhy RWY 06R/24L trvale a dlouhodobě zkoncentrováno s výjimkou mimořádných situací, 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

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 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 toto, proto s tímto návrhem zásadně nesouhlasíme.

**5. Dále zásadně nesouhlasíme s rozšířením ochranného hlukového pásma** letiště pro stávající hlavní dráhu 06L/24R nad obytnou zástavbou zastavěného území MČ, protože v něm nemají být dodržovány zákonné hygienické hlukové limity, které omezují nakládání obyvatel se svým majetkem a tím zasahují do základních práv a svobod občanů žijících na území městské části Praha-Lysolaje.

**6. Jsme přesvědčeni, že kapacita jedné dráhy je zcela dostačující vzhledem k těmto argumentům:**

- ke zkušenostem zahraničních letišť, např:

Gatwick 31 mil. cestujících/rok 1 dráha

Stansed 21 mil. v roce 2004 1 dráha

Dublin 23 mil. 1 dráha

Curych 22,09 mil. křižující se dráhy

(stejně jako Letiště Ruzyně)

Vídeň 19,17 mil. křižující se dráhy

(stejně jako Letiště Ruzyně)

- využívání Letiště Vodochody

- nezvyšování počtu přepravených cestujících od roku 2006 oproti uváděným předpokladům

2006 11,5 mil.

přepravených 2010 11,5

mil. přepravených

Z toho jednoznačně vyplývá, že za posledních 5 let nenastal žádný nárůst přepravených osob.

**7. Posudek nesprávně hodnotí dokumentaci jako úplnou a správnou.** Dokumentace nebyla zpracována v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti. Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

- nerespektování požadavků MŽP a dotčených orgánů,
- nedostatečné a nesprávné vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel,
- nestanovení maximální kapacity letiště,
- neposouzení maximální únosnosti území v okolí letiště zasaženého leteckým hlukem,
- neposouzení variant provozu a umístění dráhy, letiště,

**- neposouzení provozu po roce 2020.**

**8. Zpracovatel posudku v rozporu se zákonem doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru,** přestože tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje. Zpracovatel posuzoval dokumentaci doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.

**9. V rámci procesu EIA nebyly splněny zákonné termíny,** např. termín pro zpracování posudku byl překročen o cca 350 dnů.

**10. Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy** ani v Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy a je v rozporu s platným územním plánem VÚC Pražského regionu, údaje uvedené v dokumentaci jsou nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k záměru.

**11. Zcela nezákonný je postup zpracovatele při posuzování navrhovaného ochranného hlukového pásma (OHP),** protože zpracovatel v rámci posudku zcela přepracoval návrh OHP. Proti předané dokumentaci stanovuje jiný rozsah a nové podmínky OHP. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí přepracování dokumentace výslovně zakazuje. Tímto dochází ke změně rozsahu dotčených obcí a území, snižuje se ochrana obyvatel před leteckým hlukem a důsledkem by byla maximální koncentrace provozu do úzkého pruhu území.

**12. Důsledkem nezákonného postupu a nesprávného posudku je, že z procesu EIA nelze zjistit, komu a v jakém rozsahu hrozí omezení ochrany zdraví a dotčení vlastnických práv zřízením OHP.** Vzhledem k výše uvedenému jsou dokumentace, posudek a navržené stanovisko nesprávné a protizákonné a **požadují vydání nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru.**

**Vypořádání:**

1. V procesu EIA bylo zjištěno, že za předpokladu plnění podmínek Stanoviska EIA (navržených Posudkem EIA), nedojde v souvislosti s realizací a s provozem uvažovaného záměru k poškozování životního prostředí tj. zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy. A to včetně vlivů hluku.
2. Scénáře uzavření hlavní dráhy 06L/24R jsou zahrnuty v postupech použitých pro hodnocení vlivů na ŽP
3. Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.
4. Více než 90% leteckého provozu v ČR výkonů letecké dopravy státu zajišťuje letiště Ruzyně v současnosti.
5. V ochranném hlukovém pásmu letiště musí být dodržovány příslušné zákonné limity.
6. Potřeba realizace uvažovaného záměru je zdůvodněna v dokumentaci EIA a proces EIA nemá žádné nástroje k posuzování této potřeby.
7. Dokumentace byla řádně posouzena posudkem dle zák. č. 100/2001 Sb. a posudek ji vyhodnotil jako úplnou a dostatečnou pro posouzení dle zák. č. 100/2001 Sb.

8. Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.
9. Vzhledem k vysoce nadstandardnímu rozsahu záměru a velmi velkému počtu vyjádření, která byla nutno vypořádat, nemohly být správně lhůty po dohodě s MŽP dodrženy.
10. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.
11. Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).
12. Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP.

### **Ing. Lenka Bošková**

1. V posudku není řádně vypořádána moje připomínka č. 1 (strana 144 posudku). Odpověď na tuto připomínku je formulována zcela vágně a přímo nesouvisí s mojí připomínkou. Vypořádání se nevyjadřuje k připomínkovanému podhodnocení vstupních parametrů studie, nepřesným tvrzením ve studii uvedených, početních nesprávnostech ve studii, zahrnutí jednotlivých obcí do studií, pochybnostem o závěrech provedené SWOT analýzy. Vyjádření k poklesu ceny hodnoty nemovitostí není podloženo studií, neobsahuje i nadále srovnání s ostatními letišti a je založeno pouze na zpochybnitelných tvrzeních.
2. Nesouhlasím s vypořádáním připomínky č. 10 (str. 148 posudku), jelikož se domnívám, že je nutné zabývat se vlivem na život obyvatel zatížených hlukem nejen v krátkodobém horizontu (tzn. do roku 2020), ale musí zkoumat i možné poškození zdraví vlivem stálého dlouhotrvajícího hluku. Zároveň studie nezaručuje, že po roce 2020 by nedocházelo nadále k zhoršení zdravotního stavu obyvatelstva vlivem dlouhodobého hluku.
3. Posudek nesprávně hodnotí dokumentaci jako úplnou a správnou. Dokumentace nebyla zpracována v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti. Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:
  - nerespektování požadavků MŽP a dotčených orgánů,
  - nedostatečné a nesprávné vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel
  - nestanovení maximální kapacity letiště,
  - neposouzení maximální únosnosti území v okolí letiště zasaženého leteckým hlukem
  - neposouzení variant provozu a umístění dráhy, letiště

- neposouzení provozu po roce 2020

4. Zpracovatel posudku v rozporu se zákonem doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru, přestože tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje. Zpracovatel posuzoval dokumentaci doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.

5. V rámci procesu EIA nebyly splněny zákonné termíny, např. termín pro zpracování posudku byl překročen o cca 350 dnů.

6. Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy ani v Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy a je v rozporu splatným územním plánem VÚC Pražského regionu, údaje uvedené v dokumentaci jsou nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k záměru.

7. Zcela nezákonný je postup zpracovatele při posuzování navrhovaného ochranného hlukového pásma (OHP), protože zpracovatel v rámci posudku zcela přepracoval návrh OHP - proti předané dokumentaci stanovuje jiný rozsah a nové podmínky OHP. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí přepracování dokumentace výslovně zakazuje. Tímto dochází ke změně rozsahu dotčených obcí a území, snižuje se ochrana obyvatel před leteckým hlukem a důsledkem by byla maximální koncentrace provozu do úzkého pruhu území.

8. Důsledkem nezákonného postupu a nesprávného posudku je, že z procesu EIA nelze zjistit, komu a v jakém rozsahu hrozí omezení ochrany zdraví a dotčení vlastnických práv zřízením OHP.

Vzhledem k výše uvedenému jsou dokumentace, posudek a navržené stanovisko nesprávné a protizákonné a požadují vydání nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru.

### **Vypořádání:**

1. Posouzení vlivu na ceny nemovitostí bylo provedeno v úrovni potřebné pro proces EIA.

2. Žádná podmínka stanoviska EIA není limitována rokem 2020

3. Dokumentace byla řádně posouzena posudkem dle zák. č. 100/2001 Sb. a posudek ji vyhodnotil jako úplnou a dostatečnou pro posouzení dle zák. č. 100/2001 Sb.

4. Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

5. Vzhledem k vysoce nadstandardnímu rozsahu záměru a velmi velkému počtu vyjádření, která byla nutno vypořádat, nemohly být správní lhůty po dohodě s MŽP dodrženy.

6. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

7. Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

8. Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP.

**Ing. Ondřej Imlauf, Lucie Ballová**

**Opakovaně vyjadřuji svůj nesouhlas s výstavbou paralelní dráhy a zřízením OHP, umístění 2 paralelních drah nad 1 městskou část považuji za absurdní!**

**Zpracovatel posudku vůbec, případně zcela nedostatečně, vypořádal závažné připomínky dotčených orgánů a veřejnosti k dokumentaci záměru, včetně našeho vyjádření ze dne 25.1.2008, na kterém trváme. Záměr proto považujeme za zcela nedostatečně posouzený z hlediska jeho vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel a požadujeme proto vydat k záměru nesouhlasné stanovisko!**

Hlavní nedostatky posouzení záměru spatřujeme v následujícím:

1. Posudek nesprávně hodnotí dokumentaci jako úplnou a správnou. Dokumentace nebyla zpracována v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti. Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

- nerespektování požadavků MŽP a dotčených orgánů,
- nedostatečné a nesprávné vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel
- nestanovení maximální kapacity letiště
- neposouzení maximální únosnosti území v okolí letiště zasaženého leteckým hlukem
- neposouzení variant provozu a umístění dráhy, letiště
- neposouzení provozu po roce 2020

2. Zpracovatel posudku v rozporu se zákonem doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru, přestože tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje. Zpracovatel posuzoval dokumentaci doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.

3. Zcela nezákonný je postup zpracovatele při posuzování navrhovaného ochranného hlukového pásma (OHP), protože zpracovatel v rámci posudku zcela přepracoval návrh OHP - proti předané dokumentaci stanovuje jiný rozsah a nové podmínky OHP. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí přepracování dokumentace výslovně zakazuje. Tímto dochází ke změně rozsahu dotčených obcí a území, snižuje se ochrana obyvatel před leteckým hlukem a důsledkem by byla maximální koncentrace provozu do úzkého pruhu území.

4. Důsledkem nezákonného postupu a nesprávného posudku je, že z procesu EIA nelze zjistit, komu a v jakém rozsahu hrozí omezení ochrany zdraví a dotčení vlastnických práv zřízením OHP.

**Vzhledem k výše uvedenému jsou dokumentace, posudek a navržené stanovisko nesprávné a neobjektivní, neumožňující řádné provedení procesu EIA. Požadujeme vydání nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru.**



Listinou základních práv a svobod, která mimo jiné stanovuje: „ *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.* " Vytváření prostoru pro obcházení ústavním pořádkem garantovaných práv je nepřijatelné.

Ustanovení § 31 uvedeného zákona: „ (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.* " nelze proto interpretovat jako možnost, jak se za pomoci OHP vyhnout plnění hygienických limitů, ale striktně jako řešení situace již existujících provozů. Zákon v žádném případě neříká, že OHP bude zřízeno tak, aby se záměr investora nedostal do střetu s hygienickými limity.

V duchu uvedeného a zcela chybně Posudek nereagoval na následující konstatování Dokumentace ohledně zřízení OHP: „ *Tím je zajištěno dodržení hygienických limitů hluku pro letecký provoz v denní i noční době vně ochranného hlukového pásma.* " Tzn. OHP není vnímáno jako ochrana, ale alibi pro nedodržování hygienických limitů.

3) Posudek i Dokumentace vychází z teorie neomezeného růstu. Viz konstatování o růstu poptávky,; které Posudek opět přebírá. Premisa o neustálém růstu poptávky, který nemá strop, je nepodložená a nepravdivá. Posudek nebere v úvahu, že při konstantním počtu obyvatel ČR musí dříve či později dojít k zastavení nárůstu počtu přepravovaných cestujících. Nehledě na rostoucí ceny pohonných hmot a dalších vstupů, na jejichž nezohlednění Posudek též neupozornil, přestože jsou prostřednictvím cen letenek jedním z rozhodujících parametrů, na nichž závisí zájem o cestujících o leteckou dopravu.

4) V souvislosti s výše uvedeným bodem je nutno upozornit na další porušení pravidel Posudku, resp. zákona, když Posudek výjimečně nekopíruje Dokumentaci a upravuje reálné konstatování z Dokumentace, které zní: „ *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 neustále roste.* " Pravděpodobně v souvislosti s tím, že se v roce 2009 ukázalo, že poptávka nemusí neustále růst, tak se Posudek snaží Dokumentaci vylepšit či opravit upraveným konstatováním: „ *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.* "

5) Posudek opomíjí fakt, že deklarovaná „nutnost" plánované RWY vychází z chybných předpokladů, když odhady počtu odbavených cestujících byly vždy nadsazeny, resp. dosaženy až např. o 20 let později - to v případě odhadu pro rok 1985. A lze předpokládat, že nadsazování odhadovaných pohybů letadel či počtu odbavených cestujících pro letiště Praha Ruzyně je účelové s cílem prosazení výstavby čtvrté dráhy. Pravidelnost odchylky odhadů jen jedním směrem musí nutně vést k podezření o účelovosti takovýchto odhadů. Závažnost spočívá v tom, že na základě těchto odhadů by mělo být rozhodnuto o zhoršení životního prostředí desítek tisíc obyvatel.

Nadhodnocený odhad pro rok 1985

cestujících      Pohyby

Generelní plán „Dostavby letiště Praha Ruzyně" vypracovaný v letech  
130 000

10 000 000

1967-1970

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

Údaje za rok 2005, kdy byl uvedený počet cestujících dosažen 10 777 020  
160 213

Nadhodnocený odhad pro rok 2010 cestující  
Pohyby  
*Prognóza ČSL. Zdroj: Oznámení o hodnocení vlivů na životní prostředí 16 342 405*  
*227 571*  
(srpen 2005 )  
Realita 11,56 mil.  
156 052

Nadhodnocený odhad pro rok 2010 cestující  
Pohyby  
*Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí (prosinec 2007) 14 mil.*  
*198 000*  
Realita 11,56 mil.  
156 052

Nadhodnocený odhad pro rok 2010 cestující Pohyby  
*Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí (prosinec 2009) 12,7 mil.*  
*178 000*  
Realita 11,56 mil.  
156 052

Jak je zřejmé, tak všechny čtyři relevantní zdroje odhadly počet cestujících špatně, a to tak, že jej přecenily. Dokonce i nejčerstvější odhad pro rok 2010 uvedený v dokumentaci EIA z prosince roku 2009 se rozešel s realitou o 10 %! Na dokreslení, lze aktuálně citovat vyjádření mluvčí ruzyňského letiště ze 7.3.2011 i : „Provozní výsledky za leden pro nás nejsou žádným překvapením. Prognóza je následující: 1. čtvrtletí očekáváme mírný pokles v počtu cestujících do 4 procent, od dubna (od začátku letního letového řádu) naopak očekáváme postupný nárůst počtu cestujících s tím, že v tuto chvíli platí odhad, že za celý rok 2011 budeme mít meziročně nárůst v počtu cestujících až o 3 procenta," a nejen z uvedeného vyjádření lze dovodit, že odhady jsou zcela úmyslně nadsazovány, i když je očekávána stagnace či dokonce pokles počtu cestujících, což nakonec není pro autory těchto odhadů žádným překvapením.

Argumentace výkonného ředitele Divize rozvoje a správy majetku v příloze Dokumentace, že „ Použití vyšších odhadů cestujících bude na straně bezpečnosti výpočtu, skutečná zátěž bude nižší. " je nepřijatelná, protože cílem je uvádět odhady na střední, tzn. reálné úrovni. A pokud má být pracováno s variantami, pak je potřeba uvést vždy odhad maximálního i minimálního počtu cestujících, resp. pohybů spolu s hladinou pravděpodobnosti, na níž bude uvedených počtů dosaženo. Zejména ale musí být vždy předem známo, zda se jedná o nadsazený či podhodnocený odhad. Na tento základní princip opět Posudek neupozornil.

Požaduji, aby zjištěná odchylka od reality byla použita i u další prognózy vývoje počtu cestujících, resp. pohybů do roku 2020, a tyto odhady byly zrealněny. Na základě uvedeného



může dojít k tomu, že se ukáže ve světle zvážení všech přínosů a nevýhod plánované RWY, že tato není potřeba.

6) Dále je vzhledem k výše uvedenému zjevné, že na základě nadsazených/nepravdivých čísel posuzovala rozvoj letiště Praha Ruzyně i vláda ČR a další orgány státní či veřejné správy, na jejichž rozhodnutí se Posudek i Dokumentace odvolávají.

7) Posudek nijak nekomentuje nepravdivá tvrzení v Dokumentaci ohledně stanovisek vlády České republiky. Posudek přebírá informaci z Dokumentace, že „*Kromě jiného se v těchto usneseních rozhodlo o pokračování výstavby letiště v Ruzyni, nikoliv o přípravě nového letiště v jiné lokalitě.*“, která měla pravděpodobně vzbudit dojem o výlučném rozvoji letiště v Ruzyni. Ve skutečnosti vláda ČR ve schválené Dopravní politice České republiky pro léta 2005 - 2013 (Usnesení vlády ČR č. 882/2005) konstatuje: „*Nezbytnou podmínkou realizace Dopravní politiky v leteckém odvětví je zvyšování výkonnosti regionálních letišť a jejich významu.*“ a „*K definitivnímu zastavení trendu snižování počtu těchto letišť je třeba přijmout opatření zakotvená do právních předpisů*“ Vláda v rozporu s informacemi v posudku naopak hodlá, cituji „*podpořit rozvoj regionálních letišť*“ a když hovoří o růstu významu regionálních letišť, tak jde evidentně o růst jejich procentuálního podílu na odbavených cestujících v ČR.

8) Posudek přejímá i další zkreslenou informaci z Dokumentace, když konstatuje „*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.*“ Ve skutečnosti se jedná o citát vytržený z následujícího odstavce vládního materiálu:

*„Koncepti programu rozvoje letecké infrastruktury založit především na vyrovnání letecké techniky a technologie s dopravně vyspělými státy a sjednocení systémů řízení letového provozu v civilním a vojenském letectví. Stěžejní investicí je výstavba nového terminálu na letišti v Praze - Ruzyni (bez účasti státního rozpočtu) jehož podstatná část byla v roce 1997 zprovozněna, což umožnilo podstatně zvýšit kapacitu odbavených cestujících. S modernizací letišť, které zvýší úroveň a kvalitu služeb pro cestující souvisí i postupná modernizace leteckého parku. Kapacita nového terminálu na letišti Praha-Ruzyně bude nejpozději do roku 2000 naplněna, proto pokračovat v budování nových odbavovacích kapacit už s přihlédnutím k pravidlům Schengenské dohody o odděleném odbavování cestujících EU od ostatních cestujících a připravit podmínky pro další rozvoj letiště.“* Tzn. Posudek nepostřehl, že tvrzení Dokumentace jde zjevně nad rámec vládního usnesení, které hovoří o odbavovacích kapacitách zcela zjevně v souvislosti s novým terminálem a odděleným odbavováním cestujících EU od ostatních cestujících. Tzn. uvedeným není myšleno rozšiřování dráhového systému.

9) Posudek nijak nepropojuje/nekonfrontuje/neověřuje tvrzení uvedená v Dokumentaci s dalšími stanovisky vlády ČR, která zdůrazňují/preferují ochranu životního prostředí před hlukem a kvalitou před kvantitou:

- „*Vzhledem k rostoucí zátěži životního prostředí emisemi a hlukem z letecké dopravy je nutné hledat a aplikovat vhodné ekonomické nástroje, které budou tyto vlivy snižovat.*“ (Dopravní politika České republiky pro léta 2005 - 2013)

- „*V zájmu efektivnějšího využití letištní kapacity a zajištění propustnosti budou aplikována pravidla pro přidělování volných letištních časů (slotů) na letištích, kde to bude nezbytné.*“ (Dopravní politika České republiky pro léta 2005 - 2013)

- „*Zajistit důsledný a účinný dohled na ceny za užívání letiště a poskytování letových provozních služeb z hlediska jejich souladu s mezinárodními smlouvami a aplikovat vhodné*

*ekonomické nástroje na snižování vlivů letecké dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.*  
" (4.1.3 Zkvalitnění přepravní práce, 4. Specifické cíle dopravní politiky podle priorit, Dopravní politika České republiky pro léta 2005 - 2013)

10) Posudek nijak nekomentuje vypuštění zásadní věty z Dokumentace oproti předchozí verzi z roku 2007: „Vzhledem k umístění stávající trasy silnice 1/7 je nutné, aby výstavba (a zprovoznění) okruhu předcházela výstavbě (zprovoznění) dráhy nebo alespoň výstavba MUK Ruzyně, která zahrnuje i přeložku silnice 1/7, neboť výšková úprava a únosné zakrytí úseku stávající silnice 1/7 před prahem dráhy (pod koncovou a bezpečnostní plochou) by bylo velmi problematické a nákladné.“ Uvedené konstatování jasně poukazovalo na předčasnost výstavby plánované RWY. A nelze předpokládat, že pouhým vypuštěním uvedené věty došlo k vyřešení problému.

11) Posudek nezohlednil neúplnost podkladů / chybějící údaje, resp. tabulku na straně 23, Dokumentace.

12) Posudek nereflektoval, že Dokumentace byla vrácena k dopracování s úkolem „prověřit a doložit varianty umístění plánované přistávací a vzletové dráhy“. Nejsou uvedeny všechny možné varianty, když je konstatováno, že „Jedinou možností dalšího rozvoje letiště je výstavba nové paralelní dráhy.“ Řádně nebyly analyzovány zejména následující možnosti:

a) nulová varianta = provoz na stávající dráze RWY 06/24 zejména v kontextu se zrealizovanými odhady vývoje počtu cestujících.

b) rozšíření a jednosměrný provoz dráhy RWY 04/22, tzn. pouze pro přistání

c) vybudování nové přistávací dráhy mezi obcemi Kněžves a Středokluky, kde by množství obyvatel zatížených hlukem bylo cca desetinové oproti nové RWY.

d) varianta pootočení zvažované nové přistávací dráhy tak, aby se letadla na ni přibližovala po trajektorii mezi obcemi Suchdol a Horoměřice, popř. Horoměřice a Statenice.

e) řešení spočívající v používání stávající dráhy RWY 06/24 jako přistávací a nově vybudované dráhy jako startovací.

f) dále je zřejmé, že případná nová dráha nemusí být vůbec rovnoběžná se stávající dráhou RWY 06/24, podobně jako je tomu na letišti Vídeň - Schwechat; kde se dráhy kříží a přesto toto letiště dokáže odbavit podstatně vyšší počty cestujících. Posudek ani nevyžádal porovnání hodinových špiček srovnatelných letišť.

g) dráha může být případně paralelní, ale umístěná dále od centra města atd.

Posudek přitom měl dožádat početní porovnání všech výše uvedených variant z hlediska ploch a počtu obyvatel zatížených hlukem, resp. limitní izofonou  $L_{AeqD}=60$ . Dokumentací nabízené porovnání počtu pohybů letadel (s.236) je naprosto nedostatečné. Vyhodnocení všech variant musí být rozsahově obdobné, jako u nové RWY, tzn. se stejnou vypovídací schopností a plně porovnatelné, tj. ekvivalentní. V opačném případě, tak jak k tomu došlo v Dokumentaci, je zřejmé, že ostatní varianty jsou uváděny pouze pro formu bez reálné snahy tyto varianty porovnat a s cílem vybrat Jediné možné řešení". Podobně jako Dokumentace argumentuje k tíži jiných řešení (např. vybudování nového letiště pro nákladní dopravu) jejich náklady, tak je nutno uvést náklady u všech variant. Je zásadním nedostatkem Posudku, že uvedené Dokumentaci nevytknul.

Posudek chybně přejímá stanovisko Dokumentace, že existuje jediná varianta plnící požadované provozní podmínky a nepravdivě konstatuje: „*Toto je v dokumentaci dostatečně deklarováno.*“

A pokud oznamovatel přímo uvádí (s.308 Dokumentace), že „*nepřekládá a ani nemá zájem předložit jinou lokalizační variantu umístění letiště*“, tak podobné platí o umístění dráhy a je potřeba v tomto případě vydat zamítavé stanovisko.

13) Posudek nereflektuje, že Dokumentace zcela chybně upřednostňuje variantu extenzivního růstu prostřednictvím prostého navyšování počtu drah, namísto lepší organizace provozu na stávajících drahách či jejich stavebních úprav směrem k vyšší kapacitě. Posudek obdobně chybně přejímá stanovisko Dokumentace „*Jediným řešením této situace je výstavba nové paralelní dráhy, která umožní nezávislý provoz (souběžný vzlet z jedné dráhy a přistání na druhé dráze).*“

14) Posudek nereflektoval nepravdivé tvrzení Dokumentace (s.308), že „*Jednosměrný provoz by však nebyl pro zvýšení kapacity dráhovým systémem žádným přínosem.*“ Pokud by tato dráha byla přistávací ve směru od Přední Kopaniny, pak by došlo k téměř dvojnásobnému navýšení kapacity letiště Ruzyně bez tak negativních dopadů, jako má nová RWY. Dráhy RWY 04/22 a stávající RWY 06/24 jsou v postavení, které se blíží variantě paralelních drah „*nezávislý provoz IFR*“ pro které odborná literatura (R.Horonjeff, USA) uvádí roční kapacitu 360 tisíc pohybů letadel pro převažující provoz letadel kategorie B (dvou a třímotorová proudová, čtyřmotorová pístová a turbovrtulová).

15) Posudek nereflektoval, že Dokumentace byla vrácena k dopracování s úkolem „*prověřit variantu přesunu nákladní dopravy a tranzitní přepravy na jiné letiště*“ Jak již bylo uvedeno, tak tvrzení, které mělo pravděpodobně vzbudit dojem o výlučném rozvoji letiště v Ruzyni, není pravdivým. Proto musí být řádně posouzeny všechny varianty včetně grafických výstupů a dopadů na zatížení obyvatelstva hlukem apod. Nelze akceptovat formální odbytí tak závažné problematiky v pouhých několika odstavcích. Dále měl upozornit Posudek na fakt, že podobně jako chybí stanovém maximální kapacity u množství odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně, tak chybí i stanovém maximálního limitu pro výkony letiště Praha/Ruzyně v přepravě nákladů. Vzhledem k tomu, že Posudek přejímá tvrzení Dokumentace, 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 by se pohybovaly v úrovni 5 až 10 mld Kč.*“ a k tomu, že Dokumentace dále uvádí, že „*výkony letiště Praha/Ruzyně v přepravě nákladů se ročně průměrně pohybují v objemu 43 910 tun/rok. I přes nárůst odbavených cestujících výkony nákladní dopravy v podstatě stagnují.*“ tak je potřeba konstatovat následující:

- Je nutno stanovit maximální limit pro výkony letiště Praha/Ruzyně v přepravě nákladů na 43 910 tun/rok pro případné další zvažování záměru.

- Argumentace Posudku, že zredukování počtu pohybů na letišti Praha/Ruzyně o necelá 2 % by v zásadě nemělo žádný význam z hlediska vlivů na životní prostředí, je zcela nepřijatelná.

- Tak jak Posudek přejímá informaci, že by se pohybovaly náklady na vybudování nového letiště pro přesunutí nákladní dopravy v úrovni 5 až 10 mld. Kč, tak je potřeba vyčíslit náklady u všech obdobných rozhodování mezi variantami v rámci Posudku a posoudit jejich ekonomičnost. Tzn. vybudování či nevybudování plánované RWY, přesunutí či nepřesunutí nákladní dopravy, přesunutí či nepřesunutí tranzitní dopravy. A uvedené je o to důležitější, že zejména náklady plánované RWY půjdou na vrub organizace ve státním vlastnictví. Ohledně tranzitní přepravy Posudek nekomentoval odporující si vyjádření oficiálních míst a manipulaci s čísly, když došlo k neakceptovatelné zúžení pojmu tranzitní přepravy u osob na „*cestující, kteří přicestují na letiště Praha/Ruzyně konkrétní linkou a stejnou linkou pokračují v cestě na jiné letiště.*“ Díky tomuto zúžení pojmu může Dokumentace vykazovat tranzitní přepravu pouze na úrovni cca 0,24-0,32 % z celkového počtu cestujících. S tímto je v

diametrálním rozporu oficiální vyjádření tiskové mluvčí Letiště Praha, a. s. Michaely Lagronové z 31.1.2011: „*Počet transferových cestujících byl v minulém roce 1,3 milionu cestujících. Jejich podíl na provozu letiště byl tedy 23% z celkového počtu pasažérů 5.7milionů na odletu.*“ <http://m.prg.aero/cs/o-letisti-praha/tiskove-centrum/tiskovezprav/letiste-praha-vyhodnotilo-provozni-vysledky-za-rok-2010/>

Dle dalšího zdroje transfery na Ruzyni narůstají: „*Navzdory celkovému úbytku se Praze loni podařilo přilákat více přestupujících pasažérů. K přestupu Ruzyni využilo 1,3 milionu lidí, což je o devět procent více než předloni. Transfery představují už téměř čtvrtinu celkového počtu cestujících.*“ (zdroj: <http://www.euroletiste.cz/letiste-praha-loni-prislo-o-milionpasazeru/>)

Posudek měl správně požádat o vyčíslení celkové tranzitní přepravy osob (tzn. včetně osob, které pokračují dále jinou linkou) a vyžádat analýzu dopadu na hlukové zatížení okolí letiště v případě eliminace tranzitní přepravy. Nelze totiž předpokládat, že požadavek MŽP cílil pouze na pouhé vyčíslení jedné kategorie cestujících. Současně je potřeba stanovit maximální limit pro počet tranzitujících cestujících pro případné další zvažování záměru, a to ve výši doposud nejvyššího uváděného dosaženého podílu na celkovém počtu cestujících, a to 0,32 %. Posudek dále bez povšimnutí přešel nepravdivé tvrzení Dokumentace, že tranzitní přepravu „přemísťovat nelze“. Vzhledem k minimální vzdálenosti letiště Vodochody (cca 16 km, což je plně v možnostech i při využití taxislužeb) se jedná o zásadní omyl, tzn. Dokumentace, potažmo Posudek pracuje s falešnými předpoklady, které výrazně ovlivňují jejich výstupy.

Požaduji vysvětlení, jak je možné, že Posudek zavádí svoji definici transferové přepravy, a to odlišnou od definice v Dokumentaci. Zatímco Dokumentace používá definici: „*cestující, kteří přicestují na letiště Praha/Ruzyně konkrétní linkou a stejnou linkou pokračují v cestě na jiné letiště.*“, tak Posudek Dokumentaci upravuje novou definicí transferující přepravy: „*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.*“

16) Posudek nerefletoval, že Dokumentace byla vrácena k dopracování s úkolem „*provést podrobnější analýzu environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech*“. Tato analýza nebyla řádně provedena, když nejsou analyzovány pravděpodobnosti pádu letadla při přistávání na plánované RWY v závislosti na složitosti terénu zejména při příletu nad Nový Suchdol a přeletu na souborem budov České zemědělské univerzity – viz havárie 30.10.1975. Uvedenou analýzu rizik nelze zúžit pouze na skládku Ďáblice. Požaduji vyčíslit potenciální ztráty na životech a dopady na životní prostředí zejména při pádu letadla do hustě obydlených oblastí při všech variantách přistávacích drah.

17) Posudek opominul zásadní rozpor Dokumentace vtom, že jako hlavní argument pro výstavbu plánované RWY je uváděno vyčerpání kapacity ve výši 46 pohybů za hodinu u stávající dráhy RWY 06/24. Přesto Dokumentace uvádí, že po zprovoznění plánované RWY nebude kapacita stávající dráhy RWY 06/24 využita. Posudek nikterak nerozporuje návrh rozdělení pohybů mezi tyto dvě dráhy v poměru 50:50, tzn. např. při 50 pohybech proběhne 25 pohybů na stávající dráze RWY 06/24 a 25 pohybů na plánované RWY. To je nepřípustné a Posudek měl požadovat vyhrazení plánované RWY pouze pro lety nad kapacími limit stávající dráhy RWY 06/24, tzn. jen pro pohyby přesahující uvedenou limitní kapacitu 46 pohybů za hodinu. Kombinace vzletů a přistání na stávající dráze RWY 06/24 je přitom zvládnutelná, jak ukazuje již současný provoz. Pokud by nedošlo k uvedenému vyhrazení plánované RWY jen pro pohyby přesahující uvedenou limitní kapacitu 46 pohybů za hodinu, tak by byl popřen princip minimalizace hlukové zátěže, když je prokázáno, že přistávání na plánované RWY přinese větší hlukovou zátěž než přistávání na stávající dráze RWY 06/24.

Posudek ani Dokumentace nereflektovaly doporučení uvedené v Dokumentaci: „*po zahájení provozu na RWY 06R/24L bude systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových*

*trati využít pro kontrolu optimálního rozdělení provozu na paralelních drahách s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou " (str. 245) - tzn. plánovaná RWY může být používána pouze pro letadla, která se kapacitně neumístí na stávající dráhu RWY 06/24.*

Přítom Dokumentace (s. 287) dále uvádí v souvislosti s dotčenými přírodními parky: „*Ke snížení míry tohoto ovlivnění, které je nutno vnímat v kontextu poslání PPK jako nepříznivé, je nutno respektovat všechna doporučení a výstupy, předkládané touto dokumentací k problematice akustické zátěže. "*

Zpracovatel Posudku vyjadřuje kladné stanovisko k realizaci záměru i na základě skutečnosti, že zprovozněním paralelní dráhy by měl být exponován menší počet obyvatel. Tuto svoji logiku však už neaplikuje důsledně i do režimu využití případných dvou paralelních drah. Posudek přejímá nekonzistentnost Dokumentace a nerozporuje vyčlenění jedné dráhy coby přistávací a jedné dráhy coby startovací, čímž dojde k zasažení zbytečně velkého množství obyvatelstva hlukem překračujícím hygienické limity.

18) Posudek chybně přejímá argumentaci Dokumentace o tom, že když „*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. "* Tato argumentace měla být „*Zdůvodněním potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr. "* Uvedené není pravdou. Zejména pokud uznáme současný stav nadměrné koncentrace dopravy do jednoho letiště za slabinu letecké dopravy v ČR, zvláště při závažných dopadech na životní prostředí. Zde měl Posudek uvedené zdůvodnění odmítnout jako nelogické, resp. jako chybnou implikaci. Navíc měl Posudek odmítnout pasáž týkající se tohoto zdůvodnění jako nedostatečnou, protože postrádá řádnou

analýzu dopadů jednotlivých variant, s nimiž se vypořádává nepřijatelně stručně v několika odstavcích.

Další rozšiřování letiště Ruzyně, resp. koncentrace letecké dopravy na letiště Ruzyně povede nejen ke zhoršení dopadů na životní prostředí, ale i ke kumulaci rizik. Již v současné době při nepříznivých povětrnostních podmínkách na letišti Ruzyně jsou letadla nucena přistávat až v Brně, přestože by mohly v naprosté většině případů přistát na letišti Vodochody. Posudek proto měl upozornit na vhodnost povolení rozšíření letiště Ruzyně až po naplnění maximální kapacity letiště Vodochody.

19) Posudek nekriticky přejímá údaje o přínosu plánované RWY vyčíslené prostřednictvím navýšení HDP. K tomu je potřeba poznamenat, že ukazatel HDP má zásadní nedostatky, protože zohledňuje pouze materiální růst, a to často na úkor kvality života a kvality životního prostředí. Nezohledňuje, zda při výrobě většího množství elektřiny nebo automobilů vytváříme rovněž více kyselého deště a znečištěného vzduchu. Proto je potřeba zejména u investic zásadně ovlivňujících životní prostředí používat mnohem adekvátnější ukazatel ekonomické aktivity NEW (Net economic welfare / Čistý ekonomický blahobyt). Ukazatel NEW odečítá z HDP složky, které nejsou přínosem k blahobytu a zahrnuje složky, které naopak HDP opomínají. NEW zohledňuje celkovou kvalitu života, kvalitu životního prostředí, škody na životním prostředí / úroveň znečištění, hodnotu volného času atd. Právě , z důvodu neposuzování NEW roste reálný blahobyt pomaleji než zjednodušený HDP. Nemalá část investic, u nichž je vyčíslen pozitivní přínos formou růstu HDP, při komplexnějším zhodnocení vykazují přínos nulový či negativní: A o uvedené se může jednat i v případě plánované RWY.

20) Další problém, který Posudek zcela opominul, je vypořádání se s problematikou externalit, tzn. dopadů ekonomických rozhodnutí, které nese někdo jiný. V případě plánované

RWY musí být posouzeny negativní externality, kdy náklady podnikání jednoho subjektu jsou zjevně přenášeny na jiné subjekty. Negativní externality musí být v moderní ekonomice odpovídajícím způsobem kompenzovány / internalizovány, jinak dochází k podnikání investora na úkor zdraví a kvality života občanů a ochrany přírody, resp. do podnikání investora nejsou zakalkulovány všechny náklady tohoto podnikání a jako výhodná se pak může jevit i investice, jejíž celkový (celospolečenský) přínos je negativní.

21) Posudek nereflektoval, že je u letiště Ruzyně vytvářena poptávka uměle viz billboardy umístěné u dálnice D1 lákající obyvatele Moravy pro cestování z Ruzyně, přestože by bylo racionálnější, aby využívali bližších letišť.

22) Posudek opominul, že dalším problémem ohledně poptávky po službách letiště Ruzyně je fakt, že zhruba polovina provozu na letišti Ruzyně není trvale udržitelná, resp. fakt, že možnosti reálného růstu poptávky po provozu na letišti Ruzyně jsou vyčerpány. Fakt, že letiště Ruzyně je blízko limitu poptávky dokládají problémy dominantního dopravce na tomto letišti, který je ztrátový a bez státních dotací by neexistoval nejen on, ale ani linky, které provozuje. Vzhledem k tomu, že tento dominantní dopravce (ČSA) zajišťuje přibližně polovinu provozu letiště, tak nejvíce ovlivňuje dopady na životní prostředí. Využívání kapacity ruzyňského letiště potažmo poškozování životního prostředí je tak fakticky placeno ze státního rozpočtu.

Chronická ztrátovost „národního“ přepravce ČSA, který je státem vlastněný a dotovaný znamená, že více než na jiných letištích jsou výkony Letiště Praha-Ruzyně nadsazené a za normálních ekonomických podmínek by byly na daleko nižší úrovni, když ztrátové linky by ostatní letečtí přepravci neprovozovali. Reálnou poptávku po přepravě by bylo možno zjistit spolehlivě tehdy, pokud by stát přestal krýt ztráty a nechal tohoto dopravce zkrachovat. Už dnes je však možno provést její odhad, pokud vyloučíme odpovídající část objemu letecké přepravy, kterou zajišťuje ČSA. Teprve takovýto odhad může být brán jako relevantní pro jakákoliv konstatování o nevyhovující kapacitě dráhy či budoucím rozvoji letiště.

23) Posudek nezohlednil, že vybudováním plánované RWY by došlo ke značnému nárůstu exponovaného obyvatelstva, a to zejména v lokalitách Suchdol, Lysolaje a Nebušice. Nevyhodnotil změny počtu zasažených obyvatel v zónách nad 60 dB a nad 65 dB před dle stávajícího (2006) stavu a „cílového“ stavu po zprovoznění plánované RWY.

24) Posudek nesprávně toleroval nezahrnutí studentů do celkového počtu posuzovaných obyvatel u vlivů hluku na veřejné zdraví. Zahrnuto nebylo ani cca 2260 studentů, resp. uživatelů kolejí České zemědělské univerzity v Praze 6 - Suchdole, ani cca 20 tisíc studentů, kteří celkově tuto univerzitu studují. Je zásadní logickou chybou posuzovat množství obyvatel dotčených nadlimitním hlukem z denního provozu na základě databáze osob trvale bydlících a nikoli na základě počtu osob vdané oblasti reálně pobývajících. A to přes výslovný důraz Ministerstva životního prostředí na školská zařízení a další.

To znamená, že počty obyvatel zahrnutých v jednotlivých množinách osob hlukem obtěžovaných (LA, A, HA) či rušených (LSD, SD, HSD) neodpovídají skutečnosti a tudíž je nelze brát vhodné pro posouzení a rozhodnutí o jednotlivých variantách. Navíc je zřejmé, že se autoři nevypořádali s připomínkou MZP, což Posudek nereflektoval. Tímto došlo k zásadnímu zkreslení Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví. Důvody nezahrnutí obou skupin jsou velmi formalistické a nesprávné. Zejména je totiž potřeba vždy uvažovat studenty na univerzitě studující, kteří tráví v učebnách a studovnách denní dobu. Celkově je potřeba klást větší důraz na počty lidí reálně pobývajících, než jen na trvale bydlících v zasaženém území, a to zejména v době největšího provozu, tzn. v denní době. Z uvedeného důvodu měl Posudek požádat analýzu, která je poměrně snadno realizovatelná, když mohou být využity harmonogramy výuky během typického týdne. Je potřeba zahrnout pochopitelně i

zaměstnance univerzity. Teprve reálné počty exponovaných osob umožní porovnání jednotlivých alternativ umístění dráhy včetně nulové varianty.

Posudek namísto toho „hájí“ Dokumentaci obecnými argumenty o tom, že u studentů „*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.*“ Tzn. Posudek pravděpodobně nevědomě konstatoval, že platí jedna ze dvou možností: buď je Dokumentace neúplná, anebo je nepřezkoumatelná, když neuvádí, na základě kterých konkrétních důkazů se to které zjištění činí a z jakých důvodů, jakož i bez vysvětlení případných rozporů mezi nimi. Oba případy musí nutně vést k odmítnutí Dokumentace, resp. vydání negativního stanoviska k záměru ze strany příslušných orgánů.

Je paradoxem, když Posudek uvádí, že „*Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví je zpracováno dostatečně kvalitně, na základě nejnovějších poznatků a pro proces EIA v dostatečné hloubce.*“ a v této souvislosti Posudek deklaruje svůj přezíravý vztah k veřejnosti, když dodává, že „*je jeho využitelnost jako informace pro laickou veřejnost malá a někdy zavádějící.*“

25) Posudek nerozporoval fakt, že Dokumentace nerespektuje evropské právo: „*Zhodnocení dopadů hluku ze zde porovnávaných stavů by mělo, analogicky k požadavkům Směrnice EU, vycházet 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.*“ (Directive 2002/49/EC of the European Parliament and of the Council of 25 June 2002 relating to the assessment and management of environmental noise)

26) Posudek chybně přejímá názor Dokumentace, že hluková zátěž nemá co do činění se životním prostředím. Toto je v rozporu s evropskou legislativou, viz např. Směrnice Evropského parlamentu a rady 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí, která už v preambuli konstatuje: „(1) *Součástí politiky Společenství je dosáhnout vysoké úrovně ochrany zdraví a životního prostředí a jedním ze sledovaných cílů je ochrana proti hluku.*“ V Zelené knize o budoucí politice ochrany proti hluku označila Komise hluk za jeden z hlavních problémů životního prostředí v Evropě.

- Podobně vláda ČR přijala svým usnesením dokument „DOPRAVNÍ POLITIKA České republiky pro léta 2005 - 2013“, kde v sekci Hlavní úkoly dopravní politiky ukládá: „*Pokračovat v řešení komplexní ochrany životního prostředí především realizací protihlukových opatření v ochranných hlukových pásmech letišť, zaváděním provozních omezení a provozních postupů snižování hluku letadel a hlukové zátěže obyvatelstva v okolí letišť.*“ a tím zcela zřejmě hlukovou problematiku zařazuje do ochrany životního prostředí.

27) Snaha zpracovatele Posudku nahradit termín Cílová kapacita termínem Maximální kapacita, aby bylo vyhověno zadání MŽP a další obdobné kroky Posudku jsou zjevně v rozporu s § 9 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění („*Zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat.*“)

28) Posudek nezohlednil fakt, že provoz na letišti Ruzyně v letech 2009 a 2010 klesal. Po vstupu do EU pravděpodobně došlo k vyčerpání potenciálu nárůstu letecké přepravy. I z uvedeného důvodu měl Posudek navrhnout zamítnutí rozšíření letiště o plánovanou RWY. U stavby s takovým dopadem na Obyvatelstvo nemůže záležet pouze na rozhodnutí investora.

Pokud není nezvratně prokázána potřeba výstavby nové dráhy, nelze výstavbu plánované RWY schválit.

29/ Posudek bez prověření akceptoval Dokumentací oficiálně deklarovanou kapacitou 46 pohybů za hodinu. Ve skutečnosti je schopno zvláště ve špičkových hodinách letiště odbavit letadel více. Již v roce 2006 dokázalo ruzyňské letiště zvládnout 50 pohybů za 60 minut: „*Ve čtvrtek 22. června zaznamenalo pražské ruzyňské letiště celkem 628 pohybů letadel - tedy vzletů a přistání - za tento jediný den. Mezi osmou a devátou ráno to bylo dokonce 50 pohybů za 60 minut. Přitom deklarované hodinové maximum je 40 pohybů.*“ (Zdroj: <http://www.letectvi.cz/letectvi/Article61847.html>)

Od té doby bylo navíc hodinové maximum zvýšeno o 15 % na 46 letadel. Lze dovodit, že v případě potřeby může letiště zvládnout i více než 50 pohybů letadel za 60 minut.

Odborná literatura (R.Horonjeff, USA) pro jednoduchou vzletovou a přistávací dráhu hovoří o praktické hodinové kapacitě v rozmezí od 42 do 99 pohybů za hodinu, kde nejnižší hranice 42 pohybů platí pro největší, tj. čtyř a vícemotorová proudová letadla, která se na letišti Ruzyně vyskytují velmi výjimečně. Navíc je tato nejnižší hodnota platná pro provoz IFR (Instrument Flight Rules - let podle přístrojů), zatímco pro provoz VFR (Visual Flight Rules - let za viditelnosti) platí hodnoty vyšší. I na základě uvedeného lze předpokládat, že se kapacita jedné dráhy na letišti Ruzyně vyjádřená počtem pohybů letadel za hodinu bude nadále zvyšovat. Tento aspekt opět Posudek nezohlednil.

30) Posudek neposoudil využití kapacit letiště s ohledem na deklarovanou nutnost výstavby plánované RWY. Z veřejně dostupných údajů vyplývá, že ani v červnu 2011, tzn. silnějším měsíci z hlediska letecké přepravy, není zdaleka kapacita letiště využívána. Kapacita je využívána v denních hodinách na zhruba 27,6 až 78,6 %. Průměrně za den je to pak 51,4 %.

Není tedy pravdivé konstatování, které Posudek přejímá od Dokumentace, že: „*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%.*“

I když by bylo akceptováno, že maximum činí 46 pohybů za hodinu, pak je zřejmé, že z tohoto pohledu špičkové hodiny:

- 10:00-13:00 obsazenost 71,1 %
- 17:00-18:00 obsazenost 69,3 %

sousedí s hodinami, v nichž je obsazenost dráhy zhruba poloviční až třetinová:

- 9:00-10:00 obsazenost 50,3 %
- 13:00-14:00 obsazenost 36,6 %
- 16:00-17:00 obsazenost 52,2 %
- 18:00-19:00 obsazenost 41,9 %

Při posunu letového řádu o maximálně 1 hodinu dojde k rozložení dopravy ze špičkových hodin do neobsazených sousedních hodin. Vzhledem k tomu, že:

- průměrná obsazenost v uvedených úsecích činí 58,2 %
- průměrná obsazenost v celé denní době (6:00-22:00 hod.) činí 51,4 %
- stávající počet ročně odbavených cestujících činí 12 mil. a z uvedeného počtu 90,1 % připadá na denní hodiny = 10,8 mil.



tak lze dopočítat, že při omezení daném špičkovými hodinami lze odbavit na stávající dráze minimálně 19,8 mil. cestujících ročně. Pokud by došlo k rovnoměrnému rozložení cestujících do celé denní (06:00-22:00 hod.) doby, tak by bylo možno odbavit maximálně 23,3 mil. cestujících ročně. Vzhledem k tomu, že vhodnou cenovou politikou může letiště ovlivnit rozložení zatížení v jednotlivých hodinách, tak je výsledná kapacita v rozmezí uvedeného intervalu 19,8-23,3 mil. cestujících ročně. Pesimisticky lze odhadnout, že optimalizací lze dosáhnout jedné třetiny uvedeného intervalu, tzn. roční kapacity 21 mil. cestujících.

Posudek v souladu s Dokumentací hovoří o cílové kapacitě 21,2 mil. cestujících a přejímá argumentaci Dokumentace, že pro dosažení této kapacity odbavení je potřeba nová RWY. Z předchozího přehledu a grafů vyplývá, že už stávající jedna dráha dokáže zajistit kapacitu na úrovni 21 mil. cestujících ročně, a to při změně letového řádu o pouhou 1 hodinu. Schválení výstavby nové RWY by tedy bylo plýtváním veřejných prostředků a zejména neodůvodněným poškozováním práv obyvatel a životního prostředí.

31) Posudek neupozornil na zcela zásadní nesoulad spočívající v tom, že Dokumentace obsahuje rozpory, když uvádí „Kapacitu záměru 274,5 tis pohybů letadel za rok“ a přitom „Název záměru“ je „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně“ (viz str. 13 Posudku). Tzn. deklaruje, že se jedná o kapacitu nikoli systému drah, ale jedné jediné dráhy, na kterou je uvažováno umístění 274,5 tis. pohybů letadel za rok. V dalším textu Posudek opět přejímá tvrzení Dokumentace, že uvedený objem se týká celkového pohybu na letišti = na všech drahách, aby pak v „Návrhu stanoviska“ opět bylo konstatováno, že uvedená kapacita se týká jedné jediné dráhy. Tento přístup vede k bezprecedentnímu matení veřejnosti. Z uvedeného důvodu je Dokumentace nejasná a neposuzovatelná. Rovněž Posudek je nutno odmítnout jako irelevantní.

32) Výše uvedená připomínka má další závažné konsekvence. Pokud v některých svých částech Posudek na základě některých částí Dokumentace (viz např. tabulkové části) tvrdí, že uvedených 274,5 tis. pohybů letadel za rok je celková kapacita zvažovaného systému drah, tak je to zjevná nesprávnost, protože dle odborné literatury (R.Horonjeff, USA) kapacita dvou rovnoběžných drah vzdálenějších od sebe více než 1524 m, kdy se už jedná o „nezávislý provoz IFR“, je v rozmezí 340 tis. až 430 tis. pohybů letadel za rok. Nepřiznání skutečné kapacity může v kombinaci se zněním odst. 2 § 31 zákona č. 258/2000 Sb. (o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů) „*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.*“ vést k tomu, že rozšíření ochranného hlukového pásma bude automatické, protože se bude jednat o už existující stavbu. A protože bude moci letiště odbavit více než uvedených 274,5 tis. pohybů letadel za rok bez nutnosti výstavby nových kapacit, tak bude sporná i potřebnost jakéhokoliv nového posouzení dopadů na životní prostředí.

33) Posudek neupozornil na konflikt v tvrzení Dokumentace, že: „*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.*“ Při udávané kapacitě stávající dráhy na úrovni 46 pohybů za hodinu by to znamenalo, že odbavovací kapacita je o 63 % vyšší než kapacita stávající dráhy. Oficiální zpráva letiště Praha Ruzyně však uvádí: „*Před zprovozněním Terminálu 2 byla kapacita odbavovacího komplexu limitující kapacitou letiště. Jeho zprovozněním došlo k výraznému a skokovému navýšení kapacity odbavovacího komplexu, který je dnes schopen odbavit o cca 20 % provozu více než je kapacita dráhového systému letiště.*“

<http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/paralelni-draha/proc-paralelni-draha/poptavka-poletecke-doprave/kapacita-odbaveni-letadel-a-cestujicich/>

Uvedený rozdíl 20 % mezi kapacitou odbavovací a kapacitou dráhy je mnohem realističtější i vzhledem k propočtům v předcházející připomínce, která dokládá, že roční kapacita stávající dráhy je na úrovni 21 mil. cestujících.

34) Posudek nerozporoval chybné závěry Dokumentace o tom, že současné, nebo navrhované ochranné hlukové pásmo (OHP) nemá vliv na ceny nemovitostí, resp. pozemků. Tento závěr je přitom učiněn chybně z odděleného sledování vývoje cen uvnitř OHP a vně OHP, když je konstatováno, že v čase mají ceny jednoznačně stoupající charakter. Stoupající ceny ale nevypovídají nic o vlivu vyhlášení OHP, pouze potvrzují na základě chybně zvolené metody obecný růst cen. Posudek tak neupozornil na logickou chybu postupu. Správně musí být srovnán vývoj cen v lokalitách, kde došlo k vyhlášení OHP s lokalitami, kde k vyhlášení OHP nedošlo. Jen takto může být řádně identifikován vliv omezení vlastnických práv.

35) Posudek nerozporoval nepodložené tvrzení Dokumentace, že „je z hlediska posouzení vlivu na veřejné zdraví vhodnější realizace nové RWY 06R/24L“. Toto nemá oporu v textu, když předkládané tabulky hovoří o rostoucích počtech zasažených lidí limitními izofonami LAeqD=60 a LAeqD=65.

36) Posudek nerefletoval, že se paralelně zpracovává EIA u letiště Vodochody. Správně měl rozporovat nezahrnutí zvýšené kapacity letiště Vodochody do posouzení nutnosti výstavby nové RWY při řešení letecké dopravy pro Prahu.

37) Posudek postrádá objektivnost - zjevně hájí Dokumentaci za pomocí nepravdivých informací, když se snaží ospravedlnit neuvedení maximální kapacity a uvádí „...kapacitu dráhového systému nelze zvyšovat např. o 10 % výstavbou desetiny dráhy, ale vždy výstavbou min. jedné plnohodnotné dráhy.“ Sama Dokumentace ale uvádí: „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.“ Tzn. není to tak, že v úvahu připadá pouze skokové/nespojité zvyšování kapacity, aleje možné i její spojitě navyšování.

38) Posudek nezohlednil fakt, že výstavba plánované RWY by si vyžádala zábor pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF) velkého rozsahu - 109,3176 ha, a to z 96,93 % v nejvyšší I. třídě ochrany, do níž patří bonitně nejcennější půdy, které je možno odejmout ze ZPF pouze výjimečně. Navíc Posudek nerefletoval fakt, že Dokumentace pracuje s nepodloženou domněnkou: „Situování paralelní dráhy je zakotveno v územním plánu, charakteru pozemků tedy musely být známy, lze tudíž předpokládat, že při schvalování územním plánu byla brána v úvahu možnost vynětí půd ve třídě ochrany I. s odkazem na liniovou stavbu zásadního významu.“

39) Posudek nereflektuje, že Dokumentace nezohlednila fakt, že už dnešní lokalita je krajně nevhodná svou blízkostí hlavnímu městu. Např. letiště Mnichov je 35 km od města. Plánovaná RWY se k městu ještě více přibližuje posunem dráhy o 1,525 km a tímto situaci dále zhoršuje. Pokud vůbec má být nová dráha zbudovaná v oblasti Ruzyně, tak by měla být posunuta dále od města tak, aby obě dráhy byly ve stejném směru od odbavovacích hal. Podobně je řešeno letiště Berlin Schönefeld.

40) Posudek nerefletoval, že navrhovaný způsob provozu a stanovení ochranného hlukového pásma de facto znemožňuje využití vnějších prostor okolo obydlí, což se blíží institutu vyvlastnění a naplňuje definici nuceného omezení vlastnického práva. Ústavní pořádek ČR, resp. Listina základních práv a svobod přitom stanovuje, že „Vyvlastnění nebo nucené

*omezení vlastnického práva je možné ve veřejném zájmu, a to na základě zákona a za náhradu."*

41) Plánovaná RWY je v konfliktu jak na přistání, tak i na vzletu se silničními trasami a bylo by nutno řešit jejich přemostění, trvalá rychlostní omezení apod. Uvedené přispívá k neekonomičnosti stavby.

42) Posudek nezohlednil, že má být plánovaná RWY postavena v urbanizované až silně urbanizované krajině, případně krajině příměstského charakteru.

43) Posudek nedožádal vyčíslení, kolik letadel musí čekat ve vzduchu na přistání v období špiček. Eliminace tohoto čekání je uváděna jako argument pro plánovanou RWY. Obdobně měl posudek namítnout nevyčíslení, po jak dlouhou dobu uvedená letadla čekají a jaké to znamená hlukové zatížení.

44) Posudek ohledně tak závažné záležitosti není zpracován dostatečně podrobně na to, aby posoudil Dokumentaci ve všech relevantních souvislostech. Posudek má 142 stran posuzujících Dokumentaci a na stranách 143-432 je vyjádření posuzovatele k připomínkám. Pro srovnání lze uvést, že posudek od stejného posuzovatele MZP080 (přeložka silnice 1/13 v úseku Ostrov-Smilov) má rozsah 219 stran. Obdobně lze srovnat s posudkem EIA u nové stáje pro 510 dojnic v Bystřici (HKK061) o rozsahu 115 stran.

45) Posudek velkou část připomínek nevypořádal, vypořádal velmi formalistický či chybně, nebo dokonce záměrně ignoroval či nepochopil. I za pomoci uvedeného vykazuje posudek neuvěřitelnou úspěšnost vypořádám připomínek. Vzhledem k tomu, že v Posudku se opakují stejné chyby u vypořádání jednotlivých připomínek, uvedu typické chyby Posudku:

a) Vypořádání jen části argumentů připomínky. Viz např. obsáhlý bod č. 1 připomínek Ing. Lenky Boškové, který Posudek „vypořádává“ odkazem na stručný odstavec, který navíc obsahuje logickou chybu.

b) Nepochopení připomínky Posuzovatelem. Viz např. 4. odstavec připomínek autorů Ing. Jiří Jaroměřský, Ing. Raid Namura, Hana Namurová, který hovoří o enumerativnosti veřejnoprávních pretenzí a rovnosti vlastnických práv, ale Posudek jej „vypořádává“ odkazem na nekorespondující typickou připomínku 1. týkající se stanovém maximální kapacity. Dalším případem je písmeno A bod 4 připomínek Pavla Vernerera, který upozorňuje na dezinterpretaci usnesení vlády, jímž je odůvodňován záměr investora a posuzovatel se s tímto, vypořádává uvedením, že „*Není jasné v čem je rozpor, ani jak se může projevit při posuzování vlivů na životní prostředí.*“ přitom právě odůvodnění musí být řádné u tak závažných rozhodnutí, na jejichž základě je např. navrhováno stanovení ochranného hlukového pásma.

c) Neprověření skutečného obsahu materiálů, na něž je odkazováno. Viz např. bod 4 připomínek autorů Ing. Zdeněk Jermář, Ing. Václav Houžvi a spol. zpochybňující potřebu navyšování kapacity letiště, když Posudek ve prospěch Dokumentace vyzdvihuje vládní usnesení, územně plánovací dokumenty, a to i přesto, že jejich znění je jiné, než se snaží uvádět Dokumentace.

d) Vypořádání míjející podstatu připomínky. Viz např. bod 4 připomínek Ing. Věry Štěpánkové hovořící o havárii letadla v obydleném území „vypořádává“ Posudek odkazem na typickou připomínku č. 14 týkající se však skládky Ďáblice. Dále též např. písmeno A bod 5 připomínek Pavla Vernerera, který upozorňuje na bezpečnostní rizika výjimečných dopravních uzlů. Namísto upozornění na vhodnost rozložení dopravy do více letišť odkazuje Posudek nepatřičně na vnitřní předpis Letiště Praha - Ruzyně.

e) Nerovný přístup ve vypořádávání. Viz např. písmeno B připomínek Pavla Vernerera zpochybňující nutnost výstavby nové RWY uvedením, o kolik více cestujících dokáží odbavit

jiná letiště s jednou dráhou. Posudek „vypořádává“/odmítá připomínku s tím, že rozsah a kapacita záměru jsou věci oznamovatele, aby na jiných místech ten samý Posudek zaujímal stanovisko, že „*Potřeba rozvoje letiště je dostatečně zdůvodněna v příslušné kapitole v dokumentaci...*“. V prvním případě se Posudek explicitně vyhýbá posouzení, zatímco ve druhém případě posuzuje, a to pozitivně. Tento případ znamená zcela zjevně nevypořádání připomínky.

f) Vědomé ignorování argumentů připomínek. Viz např. písmeno A bod 8 připomínek Pavla Vernera namítající protiústavnost upřednostňování zájmu jednoho soukromého subjektu před zájmy subjektů jiných, které „vypořádává“ posuzovatel konstatováním „*Není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí dle zák.č. 100/2001 Sb.* “, přestože soulad s ústavním pořádkem, který řeší i otázky životního prostředí, musí být primárním požadavkem.

g) Nepravdivá tvrzení ve vypořádání. Viz např. písmeno C bod 3 připomínek Pavla Vernera, ke kterému Posudek nepravdivě uvádí, že „*Minimální boční odstup pro nezávislé operace na rovnoběžných drahách je podle leteckých předpisů 1525 m, což je také boční odstup uvažované paralelní dráhy RWY 06R/24L. Dle odborné literatury je tento odstup 1068 m (zdroj: R Horonjeff, USA). Dále např. připomínka PhDr. Helene Berlet, která udává 462.835 pohybů letadel za rok na dvou drahách londýnského letiště Heathrow a posudek argumentuje, že provoz na jedné dráze je smíšený a natolik se liší, že to snižuje kapacitu dráhy na podstatně méně než polovinu. Toto není pravda, když odborná literatura uvádí pro jednu dráhu hodinovou kapacitu 44 pohybů v režimu IFR a 54 pohybů v režimu VFR a pro dvě dráhy s nezávislým provozem je to obdobně 88 resp. 108 pohybů, tzn. ve stejné kategorii letadel připadá na každou dráhu stejný počet pohybů ať už mají smíšený provoz či nikoliv (zdroj: R Horonjeff, USA).*

h) Nerespektování legislativních principů. Viz např. bod I. připomínek Aleše Chamráda, který argumentuje ústavně zaručenými právy. Posudek tyto argumenty „vypořádává“ odkazem na - zákon, přestože ústavní zákon má přednost před zákonem. Norma nižší právní síly nemůže odporovat, resp. sloužit jako námitka vůči normě vyšší právní síly. Obdobně je tomu u mezinárodních smluv, které jsou součástí právního řádu a mají aplikační přednost před zákonem.

i) Neobjektivnost ve vypořádání. Viz např. bod 6.b) připomínek Václava Vika, Andrey Vikové rozporující návrh nadměrného rozšíření ochranného hlukového pásma (OHP). Posudek uvedenou připomínku „vypořádává“ konstatováním, že nadměrnost OHP je v pořádku, protože je „*výpočet prováděn na straně bezpečnosti*“. Posudek fakticky konstatuje, že čím větší je OHP, tím je to bezpečnější. Tady je potřeba se ptát, pro koho je uvedené bezpečnější. Jde zcela zjevně o investora, protože ten tak bude moci využívat připravených rezerv. Naopak ze strany obyvatel zasažených OHP jde o nebezpečí, resp. ohrožení jejich zdraví, majetku apod. V obdobném duchu se neslo nadsazování odhadů rostoucí poptávky po provozu na Letišti Praha - Ruzyně. Posudek evidentně nazírá problematiku z perspektivy investora, resp. z hlediska zájmů investora. Posudek zcela vědomě toleruje absenci snahy o přesné údaje a schvaluje účelové upravování, resp. nadsazování údajů. Rezignuje tak na objektivnost vypořádání i posouzení.

j) Chybné propočty ve vypořádání. Viz např. 6. takzvaně typická připomínka, kde Posudek činí chybný závěr, když ve „vypořádání“ konstatuje: „*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 3090ft a proto tuto výšku již nejsou relevantní podklady pro výpočet imisní zátěže.*“ Ve skutečnosti se letecká doprava ve vzdálenosti 6 km od prahu dráhy nachází ve výšce pouhých cca 1000 ft (stop).

Žádám o zohlednění a zapracování všech připomínek, které jsou v mém vyjádření zmíněny coby nedostatky Posudku či Dokumentace, v jakémkoliv případném rozhodnutí Vašeho ministerstva či dalších institucí zainteresovaných v předmětné záležitosti. Posudek je nekonzistentní, obsahuje základní chyby a opomenutí, uvádí nepravdivé informace, je neobjektivní a zvláštní kategorií je vypořádání připomínek, když se posuzovatel s velkou částí připomínek vůbec nevypořádal.

Pokud, jak Posudek přejímá tvrzení Dokumentace, je nová RWY jediným a nejlepším možným řešením, tak při vědomí kumulace problémů tohoto řešení a prokázané nepotřebnosti nové kapacity na základě výše uvedeného požaduji, aby Ministerstvo životního prostředí vydalo k realizaci záměru výstavby paralelní RWY 06R/24L Letiště Praha Ruzyně, resp. k Dokumentaci a Posudku nesouhlasné stanovisko.

### **Vypořádání:**

- 1) V provedeném procesu EIA nebyly základní nedostatky zjištěny.
- 2) Ochranné hlukové pásmo je řešeno v souladu se zák. č. 258/2000 Sb.
- 3) Rozvoj letiště je omezen především max. kapacitou, podmínkami návrhu OHP a řadou dalších podmínek stanoviska EIA
- 4), 5), 6), 7) Potřeba realizace uvažovaného záměru je zdůvodněna v dokumentaci EIA a proces EIA nemá žádné nástroje k posuzování této potřeby.
- 9) Posudek navrhuje řadu podmínek k minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP.
- 10) Dokumentace EIA konstatuje, že potřebná technická úprava na R7 již byla provedena.
- 11) Neúplná tabulka na straně 23 Dokumentace se považuje za běžný překlep, tatáž tabulka správně se objevuje na str. 20, 77, 232, 315 a 319 dokumentace.
- 12) Požadované varianty byly prověřeny a doloženy dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.
- 13), 14) Návrh záměru je dle zák. č. 100/2001 Sb. v kompetenci oznamovatele.
- 15) Požadované varianty byly prověřeny a doloženy dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb. Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA.
- 16) Analýza environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech byla provedena dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.
- 17) Navržený režim provozu byl stanoven na základě minimalizace vlivů na ŽP.
- 18) V procesu EIA nelze podmiňovat provoz uvažovaného záměru provozem jiného záměru.
- 19) Navýšení HDP nijak nevstupovalo do procesu EIA.
- 20), 21), 22) Problematika externalit a poptávka není předmětem hodnocení dle zák. č. 100/2001 Sb., nemá žádný ekologický limit.
- 23) Demografický vývoj je zpracován dostatečně pro posouzení vlivů na ŽP.
- 24) K vlivu na studenty ČZU je možno konstatovat, že vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity. Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů. Specifické posouzení zdravotních rizik se opírá o odst. 3) zákona č. 258/2000Sb. a je prováděno dle mezinárodních metodik doporučených

WHO. Dle těchto metodik se posuzují rizika při celoživotní expozici, což studenti ČZU nespĺňují.

- 25) Demografický vývoj je zpracován dostatečně pro posouzení vlivů na ŽP. Ovšem počet obyvatel pro posouzení vlivů na zdraví jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.
- 26) Posudek nikde neuvádí, že hluková zátěž nemá co do činění se životním prostředím.
- 27) Posudek musí stanovit návrh podmínek pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP.
- 28) Potřeba realizace uvažovaného záměru je zdůvodněna v dokumentaci EIA a proces EIA nemá žádné nástroje k posuzování této potřeby. Na základě 2 let nelze usuzovat na dlouhodobý trend.
- 29) Charakteristika uvažovaného záměru je věcí oznamovatele.
- 30) Potřeba realizace uvažovaného záměru je zdůvodněna v dokumentaci EIA a proces EIA nemá žádné nástroje k posuzování této potřeby.
- 31) Z kontextu jednoznačně vyplývá, že se jedná o kapacitu celého letiště.
- 32) Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA.
- 33) Rozdíl mezi kapacitou odbavovací a kapacitou dráhy není předmětem procesu EIA.
- 34) Posouzení vlivu na ceny nemovitostí bylo provedeno v úrovni potřebné pro proces EIA.
- 35) Tvrzení Dokumentace, že „je z hlediska posouzení vlivu na veřejné zdraví vhodnější realizace nové RWY 06R/24L“ je pravdivé a vyplývá z kontextu provedeného procesu EIA.
- 36) V době zpracování posudku nebyl proces EIA na letiště Vodochody zahájen.
- 37) V dokumentaci se neuvádí žádné další spojitě navyšování do budoucna.
- 38) Posudek zohlednil fakt, že výstavba plánované RWY si vyžádá zábor pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF) v hloubce potřebné pro proces EIA.
- 39) Blízkost hlavnímu městu je relativní a nemá žádný ekologický limit.
- 40) Nikde v dokumentaci ani posudku se Vyvlastnění nebo nucené omezení vlastnického práva neuvažuje.
- 41) Konflikty se silničními trasami jsou technicky řešeny.
- 42) Posudek zohlednil charakter krajiny v okolí uvažovaného záměru.
- 43) Vyčíslení, kolik letadel musí čekat ve vzduchu na přistání v období špiček není nezbytné pro provedení procesu EIA.
- 44) Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení neukládá rozsah posudku.
- 45) Posudek vypořádal připomínky dle požadavků zák. č. 100/2001 Sb.

### **Miloslav Hlava, Petr Hanuš**

Vyjadřujeme se jako občané, kteří bydlí ve vlastním domě v dotčené oblasti nově navrhovaného ochranného hlukového pásma. Jedná se o starou zástavbu ze 30. let minulého století.

Posudek se formálně vypořádává s připomínkami a zdůvodňuje zejména problém hlukové zátěže jako akceptovatelný z pohledu současných předpisů. Nové OHP bere jako jakousi nutnou samozřejmost. Posudek se snaží za každou cenu obhájit podnikatelský záměr. Přitom na úrovni MŽP bych očekával opačný přístup, tj. ochranu životního prostředí a lidí v něm žijících.

V záplavě papírování a dovolávám se na standardní, často chatrné a nerealistické, procesy posuzování se ztrácí základní problém:

- na jedné straně je tu podnikatelský záměr výstavby nové letištní dráhy, respektující ekonomické cíle určitých zájmových skupin, o jehož společenské potřebnosti a prospěšnosti lze pochybovat

- na druhé straně vyvolaný negativní dopad na více než 10000 lidí (zejména Suchdol, Zemědělská univerzita, Lysolaje, Nebušice), kterým by se mělo výrazně a trvale zhoršit životní prostředí a dokonce ohrozit jejich zdraví.

Zde očekáváme aktivní roli MŽP, kdy jednoduše může silným a nevratným negativním dopadům zabránit tím, že celý podnikatelský záměr prostě nepodpoří.

Navrhované vyhlášení nového OHP považujeme za vrchol arogance a pohrdání názory, zájmy a právy obyčejných občanů. Zejména v době, kdy se často snažíme odstranit nebo minimalizovat negativní dopady na životní prostředí způsobených chybnými rozhodnutími v minulosti (např. pražská magistrála). V projektu i posudku je oblast vlivu hluku na lidské zdraví nedostatečně zpracována, dá se říci přímo bagatelizována, přestože se dle našeho názoru jedná o nejdůležitější problém.

Přestože je dnes pojem *ochranné hlukové pásmo* brán jako krutá ironie, jsme toho názoru, že by se přeci jen mělo jít do podstaty a chápat ho především jako preventivní záležitost, tj. blokáce výstavby v dosud nezastavěných územích. Jeho vyhlášení na starou hustou zástavbu se mívá účinkem a pouze hrubým způsobem nastoluje porušení, prolomení, základních ústavních práv občanů pomocí v tomto ohledu účelového **zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví**.

Závěrem: Žádáme MŽP, aby navrhovaný podnikatelský záměr nepodpořilo a dostalo tak svému poslání vyplývající z jeho názvu.

### **Vypořádání:**

Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

**Miloš Junek**

### **1. K vypořádání mých připomínek (Miloš Junek) na stranách 188 -195:**

- 1.1. Přípomínka č. 1 nebyla řádně vypořádána. Zpracovatel posudku se snaží celou problematiku zamlžit tvrzením, že OHP je dle zákona letiště povinno vyhlásit. Letiště OHP již vyhlášené má a je tedy povinno jej dodržovat. Dokumentace se snaží o výrazné rozšíření OHP a to jak nad současný rámec, tak výrazně nad rámec hlukové zátěže, kterou dokumentace sama deklaruje. Letiště stále odmítá zdůvodnit, k čemu potřebuje tak rozsáhlé OHP. Zpracovatel posudku se tento problém snaží obejít změnou návrhu OHP dle izofon hlukové zátěže, čímž zcela mění podstatu dokumentace. Úkolem posudku je posoudit stávající dokumentaci, ne ji měnit. Změna dokumentace je nezákonná a posudek neplatný.
- 1.2. Přípomínka č. 2 nebyla vypořádána. Text vypořádání nemá žádnou souvislost s připomínkou. Přípomínka se týká metodiky posouzení vlivu na zdraví a přístup k rozložení zatížení na různá území. Zpracovatel se zmohl pouze na pár tvrzení s nulovou informační hodnotou, například: „Zpracovatel pracuje s daty poskytnutými zpracovatelem“. Problematice připomínky se ale nijak nevěnuje.
- 1.3. Přípomínka č. 3 nebyla vypořádána. Vypořádání typické připomínky č. 3. tuto připomínku nijak neřeší.
- 1.4. Přípomínka č. 4 nebyla vypořádána. Zpracovatel se snaží připomínku vypořádat změnami v dokumentaci EIA, což je nezákonný postup. Zpracovatel posudku má pouze posuzovat stávající dokumentaci, která je nevyhovující. Tento stav není možné obcházet nezákonnými změnami v dokumentaci EIA.
- 1.5. Přípomínka č. 5 nebyla vypořádána. Zpracovatel posudku se snaží zaměňovat pojmy „výchozí stav“ a „současný stav“. V zákoně je jasně uvedeno, co je výchozí stav a není možné různé části dokumentace vztahovat ke stavu, ke kterému je to pro zpracovatele v danou chvíli výhodné.
- 1.6. Přípomínka č. 6 nebyla vypořádána. Zmiňovaná varianta není v souladu se zákonem (došlo by k porušení limitů) a není možné ji jako údajně „teoretickou variantu“ zneužívat k porovnání stavu při provedení a neprovedení záměru.
- 1.7. Přípomínka č. 7 nebyla vypořádána. Zpracovatel se již značně zamotává do svých vlastních tvrzení. Nejdříve se snaží co nejvíce rozšířit OHP kvůli nové dráze, poté tvrdí, že noční provoz bude omezen pouze na minimální počet přeletů, přesto jej však z důvodů hlukové zátěže umístí na stávající dráhu, nakonec denní provoz označí za nejmenší vliv.
- 1.8. Přípomínka č. 8 nebyla vypořádána. Zpracovateli bylo Ministerstvem Životního Prostředí zcela jasně uloženo předložit varianty, což zpracovatel nesplnil. Neurčitá alibistická tvrzení jako: *„Záměr je vyhodnocen v jedné aktivní variantě, která je navržena oznamovatelem jako jediná plnící požadované provozní podmínky. Toto je v dokumentaci dostatečně dokladováno.“* jsou zcela zbytečná, protože neřeší základní problém: Požadované varianty nebyly předloženy. Zpracovateli nepřísluší hodnotit, jestli jsou požadované varianty třeba předložit nebo ne. Má pouze konstatovat, že varianty předloženy nebyly a tím pádem nebyly splněny požadavky MŽP na dopracování dokumentace.
- 1.9. Přípomínka č. 9 nebyla vypořádána. Dokumentace i přes snahu zpracovatele ji nezákonně doplňovat stále neobsahuje závazné údaje o maximální kapacitě.
- 1.10. Přípomínka č. 10 nebyla vypořádána. Dokumentace žádné závazné limity neobsahuje ani po jejím nezákonném doplnění.
- 1.11. Přípomínka č. 11 nebyla vypořádána, a to ani typickou připomínkou č.1, ani nezákonnými změnami v dokumentaci, ani tvrzením, že *„V dokumentaci je stanovena maximální kapacita.“* Ne, není stanovena a zpracovatel se tomu celou dobu záměrně vyhýbá.



- 1.12. Přípomínka č. 12 nebyla vypořádána, typická vypořádání 2 a 3 připomínku nijak nevypořádávají.
- 1.13. Přípomínka č. 13 nebyla vypořádána. Není možné zásadní chyby v dokumentaci vypořádat tím, že se daná kapitola označí za informativní. Dokumentaci, která je chybně zpracovaná, nelze řádně posoudit. Zpracovatel měl na základě chybně zpracované dokumentace dát návrh na vydání nesouhlasného stanoviska.
- 1.14. Přípomínka č. 14 nebyla vypořádána. Vypořádat připomínku týkající se chybných údajů a špatně zpracované analýzy pouze odkazem na tuto analýzu je opravdu neuvěřitelné. Zpracovatel posudku se navíc snaží celému problému nasadit korunu vlastní teorií, že provedením hlukových opatření (to znamená instalaci plastových oken do budovy, která se díky záměru ocitla v oblasti s nadlimitním hlukem, tudíž v nesnesitelném prostředí) hodnotu této nemovitosti zvýšíme. Ze zpracovatele posudku se nám najednou stává odborník na obchod s nemovitostmi, který původní nesmyslné tvrzení, že dům v oblasti zasažené nesnesitelným hlukem neklesne na ceně přebíjí vlastní představou, že taková nemovitost bude nakonec ještě realitním hitem. Obyvatelům v zasažených oblastech nezbývá než doufat, že se svojí nemovitosti zbaví dříve, než na základě tohoto diletantského posudku budou jejich nemovitosti znehodnoceny stavbou další dráhy.
- 1.15. Přípomínka č. 15 nebyla vypořádána. Dokumentace nikde neuvádí, kde budou dodržovány hlukové limity. Místo toho navrhuje OHP nad rozsáhlým hustě obydleným územím.
- 1.16. Přípomínka č. 16 nebyla vypořádána. Typická vypořádání 2 a 3 tuto připomínku nevypořádávají.
- 1.17. Přípomínka č. 17 nebyla vypořádána. Rozsah OHP není vysvětlen a zpracovatel posudku Vnáší do celé záležitosti značný zmatek tvrzením, že OHP bude v rozsahu izofon. Vypořádává tak připomínky tvrzeními, která nejsou součástí dokumentace.
- 1.18. Přípomínka č. 18 nebyla vypořádána. Zpracovatel zjevně stále žije v představě, že veškerá plocha, v okruhu 20km od letiště je aglomerace s vysokým hlukem prostředí. Taková bagatelizace je skutečně vrchol diletantství. Zpracovatele neomlouvá ani to, že při zoufalém hledání někoho, kdo se podepíše pod značně zmanipulovaný posudek, při jehož vypracovávání se ve spolupráci s předkladatelem porušuje zákon bylo třeba jít až na druhý konec republiky. Zpracovatel tedy v oblasti, o které zde tak odborně vykládá, možná ani nikdy nebyl. Jediné místo, které zjevně navštěvoval často bylo Letiště Praha při spolupráci na tomto „oponentním“ posudku. Například v obci Svárov je v současné době pouze jediný zdroj hluku - Letiště Praha.
- 1.19. Přípomínka č. 19 nebyla vypořádána. Zpracovatel se snaží připomínku obejít hned dvěmi zavádějícími tvrzeními: „*Použita metodika výpočtu počítá s rozptylem odletových tratí*“ - zde zpracovatel dokumentaci evidentně nečetl, i když by stačilo, kdyby si pouze prohlédl obrázky, protože z těch je zcela zjevné, že model s tak velkým rozptylem nepočítá. Výpočtový model rozhodně s rozptylem 1.8km nepočítá, v jeho popisu to není uvedeno. Zpracovatel poté svým tvrzením, že porušením odletových tratí nedojde k porušení limitů, popírá většinu dokumentace, která se snaží účastníkům namluvit, že hlavním smyslem záměru je optimalizace provozu z důvodů snížení hluku. V podstatě zde tedy potvrzuje připomínky, že dokumentace řádně neřeší odletové tratě a reálný provoz i kolem letiště, protože je Letiště dosud neřeší a nebude řešit ani v budoucnu. V tom případě je třeba z dokumentace odstranit všechna nepravdivá tvrzení o optimalizaci tratí a lepším využití prostoru díky provozním možnostem dvoudráhového systému, která uvádí v omyl účastníky procesu.

- 1.20. Připomínka č. 20 nebyla vypořádána. Zpracovatel zde manipuluje s pojmy a hazarduje se zdravím obyvatel. Pokud by, jak tvrdí, byla „splněna únosná míra hluku“ nebylo by třeba nikde vyhlášovat OHP. Absurdní situace v Hostivici, kdy několik domů odkoupí Letiště před očima sousedů v té samé ulici, jejichž nemovitosti jsou již oficiálně na „únosném území“ odporuje zdravému rozumu i fyzikálním zákonům v akustice.
- 1.21. Připomínka č. 21 nebyla vypořádána. Neurčité a k ničemu nezavazující věty jako „Budou stanoveny optimální“ (stále, nikdo neviděl jaké), „hranicí vymezeného prostoru“ (bez konkrétního určení), „kontrolováno, sankcionováno“ (jak a kým) pomohou tak maximálně zpracovateli záměru, aby nemusel plnit vůbec nic. Dokumentace tuto důležitou problematiku neřeší a vzhledem k vypořádání připomínky č. 19 je jasné, že zpracovatel hodlá tyto podmínky zcela ignorovat stejně jako dosud. Tvzení, že letadla sestoupí pod určitou výšku až v ose dráhy ocení zejména obce, které by se po realizaci nové dráhy v její ose ocitly. Věřím, že z garance, že hluk bude soustředěn vždy do centra obce budou obyvatelé nadšeni.
- 1.22. Připomínka č. 22 nebyla vypořádána, přestože se zpracovatel snažil vypořádání zamlžit sadou 4 obecných vypořádání. Hlukové mapy a návrh OHP v dokumentaci hovoří jasně, že na obydleném území budou porušovány limity.
- 1.23. Připomínka č. 23 nebyla vypořádána, kombinace nezávazných obecných ustanovení a nezákonného doplňování dokumentace EIA není řádné vypořádání elementárních nedostatků špatně zpracované a záměrně zmanipulované dokumentace.
- 1.24. Připomínka č. 24 nebyla vypořádána. Naopak zpracovatel poukázáním na typické vypořádání připomínky č. 5 zcela jasně uvádí, že celý záměr hodlá realizovat způsobem, kdy do současně osídleného území vnese nadlimitní zátěž a poté jí zlegalizuje vyhlášením OHP a instalací bílých plastových oken. V letním období budou obyvatelé vystaveni nadlimitnímu hluku, protože v hermeticky uzavřené budově nelze žít ani reálně, ani dle hygienických předpisů na větrání. Nicméně případné měření hluku se provede při zavřených oknech a záměr tak „nevnese nadlimitní zátěž“.
- 1.25. Připomínka č. 25 nebyla vypořádána. Zpracovatel ji zjevně ani nečetl, protože nebyla o dluhopisech ale o celkem zásadní problematice, to jest zdůvodnění záměru, zpochybnění jeho přínosu a hlavně jeho negativní dopady na okolí. Závěrečné tvrzení, že kapacita letiště je limitována je zcela nepravdivé. Jednovětná bagatelizace víc než poloviny strany textu zpracovatele zjevně příliš nezaměstnala.

**2. Zpracovatel oponentního posudku k posuzování přistoupil poněkud nestandardním způsobem,** kdy místo vypracování posudku na platnou dokumentaci přistoupil k originálnímu řešení, kdy ve spolupráci s Letištěm dokumentaci mění tak, aby mohl obhájit požadované kladné stanovisko. Tento postup je nejenom nezákonný, ale dokresluje celý průběh v tuto chvíli již značně zdiskreditovaného procesu.

**3. Zpracovatel proměnil vypořádání připomínek ve frašku, kdy na mnoha místech k obsáhlým připomínkám pouze připojuje „typická vypořádání“ způsobem, ze kterého je zjevné, že připomínky nebyly ani řádně přečteny.** V mnoha případech jsou uvedeny odpovědi na zcela jiné téma, než to, o kterém připomínka mluví. Vzhledem k tomu, že právě připomínky jsou jedním z mála nástrojů, které obyvatelé zasažených území mají v procesu k dispozici, je velmi smutné, s jakou ignorací k nim bylo přistoupeno. Vzhledem k počtu a rozsahu připomínek je zjevné, že dokumentace obsahuje vážné nedostatky a posudek měl sloužit k jejich napravení, nikoli obhajobě za každou cenu.

**4. Zpracovatel posudku obchází požadavek na stanovení limitu území tím, že za limit území prohlašuje cílovou kapacitu záměru.**

**5. Posudek tvrdí, že k prodloužení izofony v roce 2020 dochází díky optimalizaci odletových tratí.** Dokumentace žádné závazné odletové tratě neobsahuje, natož optimalizované. K prodloužení izofony dochází díky nárůstu provozu. Tvrdit, že optimalizací dojde ke snížení hluku a dokládat to rozšířením limitní izofony a OHP na větší území je skutečně zoufalá manipulace.

**6. Zpracovatel se tvrzením, že OHP umožní provádět protihluková opatření snaží účastníky uvést v omyl, že bez OHP není možné tato opatření provádět.** Naopak, bez OHP je možné opatření provádět ale není to nutné, protože na území, které není v OHP je nutné především dodržovat zákonné limity.

**7. Zpracovatel se na jednu stranu snaží prosazovat názor, že OHP je možné rozšířit vždy, když dojde k porušení jeho hranic, zároveň se snaží prosadit OHP výrazně větší než je deklarovaný provoz a nakonec tvrdí, že pokud bude navyšován provoz nad rámec předpokládaného stavu v roce 2020, bude vyhlášen nový proces EIA.** Nebude náhodou pro zpracovatele jednodušší v takovém případě opět rozšířit OHP, což je dle jeho tvrzení možné, když ho k provedení další studie EIA nic nezavazuje? Zpracovatel se tedy zjevně stále snaží účastníky uvést v omyl, že stav po roce 2020 nebude překročen.

**8. V typickém vypořádání č. 3 bod a) zpracovatel tvrdí, že hladiny hluku pod 45dB nemá smysl posuzovat, protože „takto nízké zatížení hlukem z letecké dopravy je v tak rušné aglomeraci jako je Praha a její blízké okolí, přemaskováno hlukem z ostatních zdrojů.“** Zpracovatel si zjevně neuvědomuje, jak velké území je takovou hladinou hluku zasaženo, ani si to uvědomovat nemůže, když tento rozsah z dokumentace není jasný. Pokud by tuto informaci měl, těžko by se mohl uchylovat teoriím, že pro Pražáka na rušné ulici nemá smysl hluk z leteckého provozu řešit. Omlouvat vlastní zátěž životního prostředí tím, že je již samo o sobě zatíženo je v přímém rozporu se zákonným smyslem EIA.

**9. Zpracovatel posudku v rozporu se zákonem doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru,** přestože tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje. Zpracovatel posuzoval dokumentaci doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.

**10. V rámci procesu EIA nebyly splněny zákonné termíny, např. termín pro zpracování posudku byl překročen o cca 350 dnů.**

**11. Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy ani v Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy a je v rozporu s platným územním plánem VÚC Pražského regionu, údaje uvedené v dokumentaci jsou nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k záměru.**

**12. Zcela nezákonný je postup zpracovatele při posuzování navrhovaného ochranného hlukového pásma (OHP), protože zpracovatel v rámci posudku zcela přepracoval návrh OHP - proti předané dokumentaci stanovuje jiný rozsah a nové podmínky OHP. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí přepracování dokumentace výslovně zakazuje. Tímto dochází ke změně rozsahu dotčených obcí a území, snižuje se ochrana obyvatel před leteckým hlukem a důsledkem by byla maximální koncentrace provozu do úzkého pruhu území.**

**13. Důsledkem nezákonného postupu a nesprávného posudku je, že z procesu EIA nelze zjistit, komu a v jakém rozsahu hrozí omezení ochrany zdraví a dotčení vlastnických práv zřízením OHP.**

**14. Posudek nesprávně hodnotí dokumentaci jako úplnou a správnou.** Dokumentace nebyla zpracována v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti. Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

- **nerespektování požadavků MŽP a dotčených orgánů,**
- **nedostatečné a nesprávné vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel**
- **nestanovení maximální kapacity letiště,**
- **neposouzení maximální únosnosti území v okolí letiště zasaženého leteckým hlukem**
- **neposouzení variant provozu a umístění dráhy, letiště**
- **neposouzení provozu po roce 2020**

Vzhledem k výše uvedenému jsou dokumentace, posudek a navržené stanovisko nesprávné a protizákonné a **požadují vydání nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru.**

#### **Vypořádání:**

1. Posudek EIA provedl vypořádání připomínek v souladu s ustanoveními zák. č. 100/2001 Sb.
2. Posudek EIA byl zpracován v souladu s ustanoveními zák. č. 100/2001 Sb. Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.
3. Zpracovatel posudku provedl vypořádání připomínek systémem, který se používá při vypořádání velkého množství stejných nebo podobných připomínek.
4. Limitem záměru je především podmínkami omezená max. kapacita, podmínkami omezený návrh OHP a omezení v řadě dalších podmínek stanoviska EIA. Nové OHP je uloženo vyhlásit tak, aby jeho velikost nebyla větší než velikost plochy ohraničené hranicí stávajícího OHP. dále s touto připomínkou souvisí únosné zatížení území (limit), které nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.
5. Problematika prodloužení limitní izofony je v posudku dostatečně vysvětlena.
6. Mimo OHP neexistuje zákonná povinnost provádět protihluková opatření.
7. Nové OHP je uloženo vyhlásit tak, aby jeho velikost nebyla větší než velikost plochy ohraničené hranicí stávajícího OHP.

Letiště dosud nemělo stanovenou max. kapacitu. Podmínku, která stanovuje max. kapacitu musí správní úřad zohlednit při dalších rozhodnutích (v tomto případě např. územní rozhodnutí) dle § 10 odst. 4 zák. č. 100/2001 Sb. Dále musí kontrolovat její plnění. Předmětem EIA (tedy nové EIA) jsou pak: „změny záměru uvedeného v příloze č. 1 k tomuto zákonu kategorii I, pokud má být významně zvýšena jeho kapacita a rozsah nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání“ - § 4 odst. 1 písm. b). Požadavek na zvýšení podmínkou stanovené max. kapacity lze považovat za „významné zvýšení kapacity“.

Podmínky stanoviska EIA musí správní úřad zohlednit při dalších rozhodnutích (v tomto případě např. územní rozhodnutí) dle § 10 odst. 4 zák. č. 100/2001 Sb. Dále musí kontrolovat jejich plnění.

Žádná podmínka stanoviska EIA není limitována rokem 2020.

8. Hodnocení zdravotních rizik expozice hluku z leteckého provozu bylo zdola omezeno na nejnižší hladiny, na nichž lze prakticky rozlišit příspěvek hluku z leteckého provozu od hluku z ostatních zdrojů. Je to v souladu se zásadami posouzení zdravotních rizik, které se opírá o odst. 3) zákona č. 258/2000Sb. a je prováděno dle mezinárodních metodik doporučených WHO. Hodnocení zdravotních rizik umožňuje posoudit i vliv podlimitních zátěží a umožňuje tak vyšší úroveň ochrany veřejného zdraví.

9. Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

10. Vzhledem k vysoce nadstandardnímu rozsahu záměru a velmi velkému počtu vyjádření, která byla nutno vypořádat, nemohly být správní lhůty po dohodě s MŽP dodrženy.

11. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

12. Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

13. Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP.

14. Dokumentace byla řádně posouzena posudkem dle zák. č. 100/2001 Sb. a posudek ji vyhodnotil jako úplnou a dostatečnou pro posouzení dle zák. č. 100/2001 Sb.

## **Jiří Maštera**

Dokumentace při minulém vyhodnocování připomínek dotčených úřadů a občanů byla Ministerstvem životního prostředí vrácena k doplnění a přepracování, ale obsah návrhu zůstal prakticky nezměněn. Sporné věci zůstaly i nadále nezodpovězeny. Opakované připomínky byly zodpovídány hromadně a nikoliv všechny.

Nadále chybí:

- stanovení maximální nepřekročitelné kapacity letiště
- posouzení přeměny letiště Ruzyně na letiště městského typu (tam se operuje pouze tvrzením, že vláda se s touto změnou nezabývala)
- chybí posouzení po roce 2020
- zpracovatel použil někdy i údajů nepravdivých (viz příloha)

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- zpracovateli bylo zatěžko vypořádat se s každou připomínkou, od str. 120 se uchýlil pouze na výběr některých připomínek, což mu sice usnadnilo práci, ale na úkor někdy důležitých podrobností.
- zpracovatel vyhodnotil velikost OHP na základě údajů, které jsou ve skutečnosti podhodnocené (viz příloha).
- zpracovatel z podhodnocených údajů pak vyhodnotil menší počet hlukem zasažených osob, než by ve skutečnosti zasaženy byly.
- zpracovatel uvádí současný počet cestujících 11,5 mil. cestujících, opomenul zmínit dopady současné ekonomické krize a z toho vyplývající naopak zmenšený zájem o cestování leteckou dopravou. Plánovaný počet cestujících v roce 2020 21,2 mil. cestujících je proto údajem značně nadsazeným.
- zpracovatel použil pojmu maximální počet pohybů v Charakteristickém letovém dnu, který vzniknul průměrováním údajů za dobu 6 měsíců (květen až říjen). Z pojmu „průměrování“ vyplývá, že v některých dnech je možno mezní hodnoty překračovat, což zvyhodňuje letiště a letecké dopravce, ale znevýhodňuje obyvatelstvo. Kromě toho průměrování za 6 měsíců znemožňuje činnost Hygienické službě, která musí čekat 6 měsíců, než může stěžovateli sdělit, zda byl hlukový limit minulý den, nebo minulou noc splněn, nebo překročen. A přitom rozdíl mezi „průměrováním“ za 6 měsíců podle „Charakteristického letového dne“ a normálním energetickým výpočtem hluku za 6 měsíců, je y řádu jen několika málo desetin decibelů, rozdíl si může každý najít na internetu. Navrhovatel (zřejmě letečtí lobbisté a Národní referenční laboratoř) zvolili tuto zbytečnou komplikaci, jen aby výsledek patřičně „zamlžili“. Dle příslibu poslanců z Výboru pro zdravotnictví Poslanecké sněmovny, bychom měli tento nesmysl řešit v září 2011. Očekávám, že v budoucnu pojem Charakteristický letový den existovat přestane.
- zpracovatel uvádí počet pohybů v noční době (22,00 až 06,00) nyní asi 52 a po zprovoznění paralelní dráhy 40. Oba údaje jsou stejně v příkrém rozporu s doporučením WHO, podle kterého by měl být počet pohybů v noci jen 10 až 15 vzletů a přistání za noc. Takže paralelní dráha by tento nesoulad mezi doporučením WHO a návrhem letiště Praha stejně neřešil.
- zpracovatel uvádí, že tam, kde existuje hluk větší, než připouštějí platné hlukové limity, je nutno udělat protihluková opatření alespoň uvnitř staveb pro bydlení. Toto tvrzení je ale rovněž postaveno na vodě, protože deklarovaný útlum protihlukového plastového okna - 37 dB platí jen tehdy, kdy se jím nebude vůbec větrat, což je nesmysl, protože větrat se musí. Dle vyjádření pana Ing. Hellmutha, vedoucího Národní referenční laboratoře pro hluk komunální, s větráním oken se už začíná počítat, ale jeho průměrný útlum závisí velmi podstatně na poměru dob, kdy je okno otevřené a kdy je zavřené. Tento útlum je pak asi - 21 dB, což je málo.  

Podle paní Ing. Potužníkové, pokud použijeme tzv. mikroventilace, je útlum jen asi - 15 dB, což je nevyhovující. Jak je patrné, veškeré údaje týkající se ochrany obyvatelstva před nadměrným hlukem uvnitř staveb pro bydlení jsou na vodě. Takto dál postupovat nelze.
- zpracovatel na str. č. 125, bod č. 4 uvádí, že noční hladina akustického tlaku je penalizována hodnotou 10 dB, čímž se prý navýší hladina  $L_{dvn}$ . Tak to není. Pokud je noční hlukový limit penalizován hodnotou 10 dB, znamená to, že o těch 10 dB je v uvedeném nočním času hygienický limit prostě snížen tak, aby v uvedeném času

obyvatelstvo před nadměrným hlukem lépe chránil. Jinak by penalizace hluku neměla žádný význam.

Výše uvedené nedostatky v současné době podrobujeme kritice, věc naše skupina předložila Výboru pro zdravotnictví Poslanecké sněmovny, první veřejné jednání o této problematice jsme uskutečnili dne 23.2.2011 jako programový bod č. 6, což si každý může vyhledat na internetu.

Z výše uvedeného je patrné, že i tento Záměr stavět novou paralelní dráhu je nesprávný, patřičně nedoložený ani nutností stavby, ani provedením takovým, aby nezpůsobil zhoršení stavu přírody, ani obyvatelstva.

### **Navrhuji záměr zamítnout.**

Přílohy:

1. Podle podkladů, které jsem získal, lze konstatovat, že Metodický návod Ministerstva zdravotnictví čj. OVZ-32.0 19.2.2007/6306 podhodnocuje výsledky měření a vyhodnocování hluku z leteckého provozu těmito výpočtovými operacemi.
2. Charakteristický letový den a jeho využití.

### **Příloha 1**

Podle podkladů, které jsem získal, lze konstatovat, že Metodický návod Ministerstva zdravotnictví čj. OVZ-32.0 19.2.2007/6306 podhodnocuje výsledky měření a vyhodnocování hluku z leteckého provozu těmito výpočtovými operacemi:

1. Ve výpočtu je nově uplatňováno dvojí průměrování leteckého hluku. Poprvé - v souladu s Nařízením vlády č. 148/2006 Sb. jako průměr za 16 hodin každého dne a za 8 hodin každé noci a ještě i podruhé - podle zmíněného Metodického návodu Ministerstva zdravotnictví ze dne 19.2.2007 - jako průměr za 6 měsíců (květen až říjen).

Dvojím průměrováním tvůrci Metodického návodu dosáhli toho, že v některých dnech mohou být limity průměrné ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $L_{Aeq}$  stanovené Vládním nařízením č. 148/2006 Sb. pro denní dobu = 60 dB a pro noční dobu = 50 dB překračovány, což ve Vládním nařízení č. 148/2006 Sb. uvedeno není. Tvůrci Metodického návodu Mzdr. navíc zavedli redukci údajů podle tzv. **Charakteristického letového dne**, jímž se údajně rozumí průměrné provozní podmínky na letišti, odvozené pro posouzení dlouhodobého působení hluku.

Nově zavedené druhé průměrování dle Metodického návodu za dobu 6 měsíců (květen až říjen) znemožnilo normální fungování Hygienické služby, protože ta tím ztratila možnost určit, zda byl v minulém dni, nebo v minulé noci hygienický limit dle Vládního nařízení č. 148/2006 Sb. dodržen, nebo překročen. Musí se čekat 6 měsíců, než je možno dodržení či překročení hygienického limitu vypočítat. Průměrováním podle Charakteristického letového dne a Metodického návodu Ministerstva zdravotnictví za 6 měsíců byla činnost hygienické služby znemožněna. To vše zřejmě proto, aby si občané zasažení leteckým hlukem nemohli na zvýšený hluk stěžovat, protože Hygienická služba je schopna stěžovatelům sdělit závěr, zda byl nebo nebyl hygienický limit dodržen, či překročen, až po více než 6 měsících.

Tyto úpravy zvýhodňují letiště a letecké dopravce na úkor obyvatelstva na zemi, které se nemůže pomoci Hygienické stanice domoci nápravy vadného protiprávního stavu.

2. Po zavedení výpočtu dle Metodického návodu Ministerstva zdravotnictví se začalo používat zkráceného měření leteckého hluku s dopočítáváním hodnot hluku podle údajů, počtu a hlukových kategorií letadel - podle údajů získaných od letiště. Tím byla zavedena závislost hygienického měření hluku na letišti - tedy na provozovateli zdroje hluku, což může do měření vnést řadu nepřesností. Zvýhodněno je opět letiště a letečtí dopravci na úkor ochrany obyvatelstva před nadměrným hlukem.

3. Měření a vyhodnocování hluku z leteckého provozu zveřejňovaná na internetu jsou prováděna za peníze od letiště, tedy toho, kdo je na příznivém výsledku měření zainteresován. To je střet zájmů, který je v demokratické společnosti nepřijatelný. Financování kontroly dodržování předepsaných hlukových limitů by mělo být ze zdrojů na letišti zcela nezávislých (např. od Ministerstva životního prostředí apod.)

4. Při uvádění nového měřicího systému Lochard do provozu v roce 2007 nebyla pro novou měřicí laboratoř Marexcom požadována žádná úřední akreditace.

Akreditace byla měřicí firmě udělena dle internetu až 25.3.2009, tedy až s více než 2 a půl letým zpožděním.

Ve výsledcích ekvivalentních hladin akustického tlaku publikovaných na internetu pod adresou [www.prg.aero](http://www.prg.aero) - o letišti - životní prostředí - hluková problematika - monitorink hluku - je uvedeno, že použitý postup respektuje principy výpočtu stanovené předpisem OVZ-32.0 - 19.2.2007/6306 - tedy Metodickým návodem Ministerstva zdravotnictví, jehož konstrukci zvýhodňující letiště a letecké dopravce na úkor obyvatelstva jsem výše popsal.

5. Při tvorbě Metodického návodu Ministerstva zdravotnictví ze dne 19.2.2007 nebyla respektována Směrnice EU č. 2002/49/EC ze dne 25.6.2002 o hodnocení a řízení hluku v životním prostředí, podle které by měla být hluková zátěž obyvatelstva snižována.

Podle této Směrnice EU by např. letecký hluk večerní mezi 19. až 22. hodinou měl být penalizován přírůžkou + 5 dB, noční letecký hluk mezi 22. až 06. hodinou ráno penalizován přírůžkou + 10 dB pro lepší ochranu obyvatelstva před hlukem. U nás však žádná penalizace večerního ani nočního leteckého hluku zavedena nebyla. Ministerstvo zdravotnictví, ač by mělo přednostně chránit obyvatelstvo před nadbytečným hlukem, zvýhodnilo letiště a letecké dopravce na úkor obyvatelstva.

6. Už před více než 2 roky, tj. 15.12.2008 jsem podatelně Ministerstva zdravotnictví - kabinetu ministra - předal porovnání údajů leteckého hluku z míst, které byly veřejně publikovány na internetu.

Pro porovnání jsem vybral nejvyšší údaje za 1 měsíc od měřicí laboratoře J.D.S. Z roku 2005, kdy se ještě nepoužíval Metodický návod Ministerstva zdravotnictví ze dne 19.2.2007, a nejvyšší údaje za 1 měsíc od měřicí laboratoře Marexcom, která pro vyhodnocování leteckého hluku používá Metodický návod Ministerstva zdravotnictví ze dne 19.2.2007. Výsledky jsou vybrány ze stejného měřicího místa, ve stejném měsíci, kdy lze předpokládat podobné vytížení dráhy letovým provozem.

Tabulka

Místo **Kněžves**

dne 11.7.2005 bez Metodického návodu ve dne  $L_{Aeq} = 68,6$  dB

dne 7.7.2008 s Metodickým návodem ve dne  $L_{Aeq} = 57,7$  dB - nižší údaj o **-10,9 dB**

Místo **Kněžves**

dne 31.8.2005 bez Metodického návodu ve dne  $L_{Aeq} = 66,9$  dB



Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

dne 25.8.2008 s Metodickým návodem ve dne  $L_{Aeq} = 57,3$  dB - nižší údaj o - **9,6 dB**

Místo **Kněžves**

dne 15.10.2005 bez Metodického návodu ve dne  $L_{Aeq} = 67,5$  dB

dne 12.10.2008 s Metodickým návodem ve dne  $L_{Aeq} = 56,7$  dB - nižší údaj o - **10,8 dB**

Místo **Horoměřice**

dne 21.7.2005 bez Metodického návodu ve dne  $L_{Aeq} = 66,6$  dB

dne 10.7.2008 s Metodickým návodem ve dne  $L_{Aeq} = 59,1$  dB - nižší údaj o - **7,5 dB**

Místo **Řepy**

dne 7.8.2005 bez Metodického návodu ve dne  $L_{Aeq} = 63,3$  dB

dne 5.8.2008 s Metodickým návodem ve dne  $L_{Aeq} = 55,6$  dB - nižší údaj o - **7,7 dB**

Další tabulka znázorňuje porovnání energetického průměru hladin akustického tlaku  $L_{Aeq}$  měřeného akreditovanou měřicí firmou J.D.S. v roce 2005, kdy se ještě Metodický návod Mzdr. nepoužíval, s výsledky energetického průměru hladin akustického tlaku  $L_{Aeq}$  novou měřicí firmou Marexcom z roku 2009, kdy se Metodický návod Mzdr. používal.

Místo **Kněžves**

měsíc červenec 2005 bez Metodického návodu Mzdr. ve dne  $L_{Aeq} = 63,8$  dB

měsíc červenec 2009 s Metodickým návodem Mzdr. ve dne  $L_{Aeq} = 55,3$  dB nižší údaj o - **8,5 dB**

Místo **Kněžves**

měsíc červenec 2005 bez Metodického návodu Mzdr. v noci  $L_{Aeq} = 55,5$  dB

měsíc červenec 2009 s Metodickým návodem Mzdr. v noci  $L_{Aeq} = 51,1$  dB nižší údaj o - **4,4 dB**

Místo **Kněžves**

měsíc srpen 2005 bez Metodického návodu Mzdr. ve dne  $L_{Aeq} = 63,3$  dB

měsíc srpen 2009 s Metodickým návodem Mzdr. ve dne  $L_{Aeq} = 55,8$  dB nižší údaj o - **7,5 dB**

Místo **Kněžves**

měsíc říjen 2005 bez Metodického návodu Mzdr. ve dne  $L_{Aeq} = 64,3$  dB

měsíc říjen 2009 s Metodickým návodem Mzdr. ve dne  $L_{Aeq} = 57,3$  dB nižší údaj o - **7 dB**

Místo **Kněžves**

měsíc říjen 2005 bez Metodického návodu Mzdr. v noci  $L_{Aeq} = 56,3$  dB

měsíc říjen 2009 s Metodickým návodem Mzdr. v noci  $L_{Aeq} = 48,5$  dB nižší údaj o - **7,8 dB**

Místo **Horoměřice střed**

měsíc červenec 2005 bez Metodického návodu Mzdr. ve dne  $L_{Aeq} = 61,3$  dB

měsíc červenec 2009 s Metodickým návodem Mzdr. ve dne  $L_{Aeq} = 58,1$  dB nižší údaj o - **3,2 dB**

### Místo **Horoměřice střed**

měsíc září 2005 bez Metodického návodu Mzdr. vedne  $L_{Aeq} = 60,1$  dB

měsíc září 2009 s Metodickým návodem Mzdr. ve dne  $L_{Aeq} = 56,2$  dB nižší údaj o - **3,9 dB**

**Z výše uvedeného vyplývá, že číselné vyhodnocování hluku z leteckého provozu při použití Metodického návodu Ministerstva zdravotnictví čj. OVZ-32.0 19.2.2007/6306 jsou výsledky významně číselně podhodnocovány. Proto bude nutné zmíněný Metodický návod zrušit a vypracovat Metodický návod nový, který bude odpovídat Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., a který nebude výsledky podhodnocovat. Průměrovaný výpočet dle tzv. Charakteristického letového dne bude nutno zrušit a vrátit se k původnímu vyjádření hlukové expozice za 16 hodin denní doby a za 8 hodin noční doby.**

Jiří Maštera a kolektiv spolupracovníků.

### **Příloha 2**

Charakteristický letový den a jeho využití.

Charakteristický letový den obsažený v dosavadním Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně před nepříznivými účinky hluku a vibrací v § 11, odst. 6 a v návrhu novely téhož předpisu v § 10, odst. 1 má údajně zohledňovat průměrné provozní podmínky na letišti odvozené pro posouzení dlouhodobého působení hluku. Ve skutečnosti jde o průměrování hluku za dobu 6 měsíců (květen až říjen).

Tvůrci výpočtu dle tzv. Charakteristického letového dne se nepochybně snažili průměrováním za dobu 6 měsíců co nejvíce snížit výsledný číselný výsledek tak, aby veřejnost proti leteckému hluku protestovala co nejméně. (Čím nižší číslo, tím méně stížností na hluk).

Druhou snahou tvůrců předpisu bylo nepochybně znesnadnit veřejnosti možnost, stěžovat si na hluk z leteckého provozu, který se v oblasti vyskytoval minulý den, či minulou noc. Vypočítáváním dle tzv. Charakteristického letového dne musí nyní hygienická služba čekat 6 měsíců, než je možno příslušný údaj vypočítat. Tím se odpověď Hygienické služby stěžovateli stala během 6 měsíců nedosažitelná. Nápravu vadného - protiprávního stavu pak vzhledem k 6 měsícům prodlevy nelze realizovat vůbec.

Porovnáme-li výpočet hluku dle tzv. energetického průměru hluku za celou sezónu 2009 s výpočtem dle tzv. Charakteristického letového dne za tutéž sezónu, dojdeme k výsledkům, které samo letiště publikuje na internetu na adrese [www.prg.aero](http://www.prg.aero) - o letišti - životní prostředí - hluková problematika - monitoring hluku - takto:

<b>Jeneč</b>	jako energetický průměr	$L_{Aeqden} = 57,1$ dB		
	jako charakteristický letový den	$L_{Aeqden} = 57,1$ dB	rozdíl	0,0 dB
<b>Červený Újezd</b>	jako energetický průměr	$L_{Aeqden} = 51,2$ dB		
	jako charakteristický letový den	$L_{Aeqden} = 51,1$ dB	rozdíl	- 0,1 dB
<b>Unhošť</b>	jako energetický průměr	$L_{Aeqden} = 53,8$ dB		
	jako charakteristický letový den	$L_{Aeqden} = 53,6$ dB	rozdíl	- 0,2 dB
<b>Pavlov</b>	jako energetický průměr	$L_{Aeqden} = 53,9$ dB		
	jako charakteristický letový den	$L_{Aeqden} = 53,7$ dB	rozdíl	- 0,2 dB
<b>Hostivice</b>	jako energetický průměr	$L_{Aeqden} = 43,6$ dB		
	jako charakteristický letový den	$L_{Aeqden} = 43,5$ dB	rozdíl	- 0,1 dB
<b>Dobrovíz</b>	jako energetický průměr	$L_{Aeqden} = 55,7$ dB		
	jako charakteristický letový den	$L_{Aeqden} = 55,2$ dB	rozdíl	- 0,5 dB

Z výše uvedeného je patrné, že výsledky vypočtené jako energetický průměr a výsledky vypočtené jako charakteristický letový den se od sebe odlišují velice málo, jen v desetínách dB. Tvzení, že pojem charakteristický letový den je důležitý pro zohlednění dlouhodobého působení hluku na obyvatelstvo lze pokládat za neopodstatněné, protože desetiny dB v dlouhodobém průměru za 6 měsíců nikdo není schopen rozeznat.

Z výše uvedeného vyplývá, že výpočtem dle Charakteristického letového dne byla znemožněna činnost Hygienické služby, která po zavedení dlouhodobého průměrování za 6 měsíců, není schopna v kratší době než 6 měsíců vyhodnotit, zda byl či nebyl v uplynulém dni či v uplynulé noci hygienický limit dodržen, či překročen. To je nedostatek závažný, který bude nutno vyřešit.

Jiří Maštera a kolektiv spolupracovníků.

### **Vypořádání:**

Dokumentace byla řádně posouzena posudkem dle zák. č. 100/2001 Sb. a posudek ji vyhodnotil jako úplnou a dostatečnou pro posouzení dle zák. č. 100/2001 Sb.

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

Prověření varianty přeměny stávajícího letiště Praha/Ruzyně na letiště městského typu ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a rady 2002/30 ES bylo provedeno v dokumentaci EIA a bylo zjištěno, že uvažovaný záměr jednak vůbec neodpovídá vstupním požadavkům uvedené směrnice, jednak nesplňuje požadavky oznamovatele uvažovaného záměru a základní koncepční dokumenty.

Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Charakteristický letový den je definován legislativou ochrany veřejného zdraví a je nezbytným podkladem pro stanovení limitů.

Národní hlukové předpisy (zajišťující přijatelnou míru rizika) vycházejí plně z požadavků WHO s tím rozdílem, že v národní legislativě jsou závazné, zatímco WHO požaduje limity doporučené (doporučené je má i většina evropských zemí) – tyto předpisy (doporučené WHO) jsou záměrem plněny.

Návrh protihlukových opatření je stanoven v souladu s legislativou.

V procesu EIA bylo zjištěno, že za předpokladu plnění podmínek stanoviska EIA (navržených posudkem EIA), nedojde v souvislosti s realizací a s provozem uvažovaného záměru k poškozování životního prostředí tj. zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy.

Vypořádání k přílohám:

Proces EIA musí plně respektovat platnou legislativu vč. Metodického návodu Ministerstva zdravotnictví čj. OVZ-32.0 19.2.2007/6306. Připomínku nutno adresovat zákonodárci a orgánu ochrany veřejného zdraví.

### **Jaroslav Pulec**

**1. Posudek nesprávně hodnotí dokumentaci jako úplnou a správnou.** Dokumentace nebyla zpracována v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti. Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

- **nerespektování požadavků MŽP a dotčených orgánů,**
- **nedostatečné a nesprávné vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel**
- **nestanovení maximální kapacity letiště,**
- **neposouzení maximální únosnosti území v okolí letiště zasaženého leteckým hlukem**
- **neposouzení variant provozu a umístění dráhy, letiště**
- **neposouzení provozu po roce 2020**

**2. Zpracovatel posudku v rozporu se zákonem doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru,** přestože tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje. Zpracovatel posuzoval dokumentaci doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.

**3. V rámci procesu EIA nebyly splněny zákonné termíny,** např. termín pro zpracování posudku byl překročen o cca 350 dnů.

**4. Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy** ani v Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy a je v rozporu s platným územním plánem VÚC Pražského regionu, údaje uvedené v dokumentaci jsou nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k záměru.

**5. Zcela nezákonný je postup zpracovatele při posuzování navrhovaného ochranného hlukového pásma (OHP),** protože zpracovatel v rámci posudku zcela přepracoval návrh OHP - proti předané dokumentaci stanovuje jiný rozsah a nové podmínky OHP. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí přepracování dokumentace výslovně zakazuje. Tímto dochází ke změně rozsahu dotčených obcí a území, snižuje se ochrana obyvatel před leteckým hlukem a důsledkem by byla maximální koncentrace provozu do úzkého pruhu území.

**6. Důsledkem nezákonného postupu a nesprávného posudku je, že z procesu EIA nelze zjistit, komu a v jakém rozsahu hrozí omezení ochrany zdraví a dotčení vlastnických práv zřízením OHP.**

Vzhledem k výše uvedenému jsou dokumentace, posudek a navržené stanovisko nesprávné a protizákonné a **požadují vydání nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru.**

**Vypořádání:**

1. Dokumentace byla řádně posouzena posudkem dle zák. č. 100/2001 Sb. a posudek ji vyhodnotil jako úplnou a dostatečnou pro posouzení dle zák. č. 100/2001 Sb.
2. Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.
3. Vzhledem k vysoce nadstandardnímu rozsahu záměru a velmi velkému počtu vyjádření, která byla nutno vypořádat, nemohly být správně lhůty po dohodě s MŽP dodrženy.
4. Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy ani v Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy a je v rozporu s platným územním plánem VÚC Pražského regionu, údaje uvedené v dokumentaci jsou nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k záměru.
5. Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.). Vlivy hluku se v souvislosti se podmíněným omezením rozsahu OHP ani ochrana zdraví nijak nemění.
6. Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP.

**Hana Dudová**

K Vámi vyhotovenému posudku na paralelní dráhu na letišti Praha - Ruzyně mám následující připomínky:

- není zde jakkoliv posouzen vliv záměru po roce 2020
- posudek a dokumentace k němu je v rozporu s platnou územně plánovací dokumentací
- dochází k nepřiměřenému a trvalému omezení práv a kvality života obyvatel, k překročení hlukových zdravotních limitů a k jejich předpokládanému **POVOLENÉMU** překročení

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- je navrhovaná nepřiměřená koncentrace nočního i denního leteckého provozu v obydleném území
- nebyla stanovena maximální kapacita letiště !!!
- nebyla posouzena únosnost záměru pro životní prostředí a zdraví obyvatel a dopad na kvalitu života v uvedeném území
- nebyl vymezen a ani omezen rozvoj letiště !!!

Doufám, že dojde k dopracování posudku a jeho objektivnímu novému vyhodnocení.

### **Vypořádání:**

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika). Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů, je navrhovaná nepřiměřená koncentrace nočního i denního leteckého provozu v obydleném území

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

Rozvoj letiště je omezen především max. kapacitou, podmínkami návrhu OHP a řadou dalších podmínek stanoviska EIA.

### **Paní Pokorná**

Podávám námitky proti změně leteckého provozu letiště Ruzyně. Nesouhlasím s posunem hl. letové dráhy o 600m jižněji, protože dle mého laického pohledu, budou místo nad polem a lesem poletovat nad střechami domů a chat! A to bylo v zásadě nyní výjimečně! Nyní hrozí, že výjimečnost se stane pravidelností a letadla budou létat nad trvale bydlícími občany, tedy nad jejich nemovitostmi. Nesouhlasím, aby v CHKO létaly letadla a vypouštěly emise jako 1 panelák ročně na 1 letadlo. Ale s tím už nic nenadělám.

Tímto Vás žádám o možnost doložit námitky dodatečně, které vyplynou z nastalé situace, kterou budeme sledovat. Rozhodně jsme všichni nespokojení, neinvestovali jsme své peníze do nemovitostí, aniž by nám stát přispěl nebo nám nabídl výhody a kompenzace za změny, negativní nejen k životnímu prostředí. Nenecháme si líbit Vaše změny, které nejdou změnit ani Vámi nabízenou námitkou, která nebude mít žádnou váhu a už vůbec žádnou

odezvu. Mám chuť kontaktovat bývalého pracovníka MŽP pana Michálka, určitě by mi pravdivě sdělil, kolik stála obsáhlá studie MŽP a pravdivý verdikt! Ani jsem se neodvážila poprosit úřednici o kopii toho díla. A prostudovat takovou studii na úřadě také nejde. Neplatíme státu stále vyšší daně, aby si z nich zainvestoval studii o živ. prostředí z našich peněz a přitom ani nepomyslel na občany žijící v okolí letiště a není nás málo. Lidem se nelíbí víc věcí, a proto námítky podávám, a podám, za všechny nespokojené v regionu Středočeského kraje.

### **Vypořádání:**

Rozvoj letiště je omezen především max. kapacitou, podmínkami návrhu OHP a řadou dalších podmínek stanoviska EIA. V procesu EIA bylo zjištěno, že za předpokladu plnění podmínek stanoviska EIA (navržených posudkem EIA), nedojde v souvislosti s realizací a s provozem uvažovaného záměru k poškozování životního prostředí tj. zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy.

### **PhDr. Helena Berlet**

#### Hodnocení zdravotních rizik

- EIA naprosto podceňuje dopad zvýšené hlukové zátěže na obyvatelstvo a rizika např. kardiovaskulárních chorob, zatímco již existuje řada studií, které se tímto problémem zabývají. Jednou z nich je studie Prof. MUDr. Matthias Eggera

z University v Bernu („Aircraft Noise, Air Pollution, and Mortality from Myocardial Infarction", říjen 2010), založená na údajích o 4.6 mil. lidí ve Švýcarsku po dobu 30 let, kde jasně prokazuje souvislost mezi hlukem z letadel a rizikem infarktu. Dle Eggera je tato studie podkladem pro budoucí legislativu a měla by být základem protihlukových opatření, ale zejména by měla zajistit, aby obyvatelstvo nebylo vystaveno nočnímu hluku.

Jiná statistická analýza 1 mil. obyvatel v okolí letiště v německém Kolnu prokázala, že hluk z letadel 60dB zvýšil riziko kardiovaskulárních chorob o 61% u mužů a 80% u žen (v noci hluk 55db zvyšuje riziko infarktu u mužů o 66%, u žen až o 139%!).

Je tedy zapotřebí dopracovat tuto část rovněž na základě již dostupných zahraničních výzkumů.

#### Ekonomické zájmy vs. zdraví a životní prostředí

- Je evidentní, že při sledování výlučně úzkých ekonomických zájmů hodlá Letiště Praha importovat hluk a znečištění životního prostředí do takové míry, která je ve vyspělých zemích neakceptovatelná, aniž by bylo ochotno zvážit jiné možnosti např. přijetím provozních postupů, lepším managementem, uplatněním již osvědčených alternativních metod.

Proto orgány jako MŽP by měly chránit životní prostředí i zájmy obyvatel a trvat na opatřeních, které by minimalizovaly znečištění i dopad hluku na obyvatelstvo.

Jako dlouholetý rezident v západním Londýně, a tedy v dohledu letové dráhy na Heathrow, jsem obeznámena se situací letiště. Ve vyspělých západních zemích se však více zohledňuje dopad na životní prostředí a zdraví obyvatel, a to i tam, kde dochází ke konfliktu s ekonomickými zájmy. Např. současná britská vláda se rozhodla omezit další rozvoj Heathrow a odstoupila od rozhodnutí výstavby třetí runway. Podobně bude jednat o dalším omezení nočních letů na londýnských letištích Heathrow, Gatwick, Stansted.

- Rozvoj alternativní dopravy<sub>f</sub> např. ekologické rychlostní dráhy. MŽP by mělo preferovat dopravu s nižším zatížením emisemi.
- Rozvoj menších letišť

Proč vlastně rozšiřovat jedno pražské letiště s velkou zátěží na jednu skupinu obyvatelstva? Proč podobně jako v jiných městech nejít cestou rozvoje menších, již existujících letišť v ČR tak, aby se rozložila zátěž na životní prostředí i obyvatele? Viz opět Londýn, který má vedle obřího Heathrow a Gatwick řadu menších letišť (Stansted, Luton, City).

- Omezení, resp. zákaz nočního provozu

Letiště Zurich s 22.9 mil. cestujících v r. 2010 (268,765 pohybů za rok, 736 za den) je srovnatelné se situací, kde by Praha chtěla být v r. 2020 s jednou velkou výjimkou: zatímco Praha má nyní v charakteristickém letovém dni 58 nočních letů a 40 předpokládaných v r. 2020, má **Zurich absolutní zákaz nočních letů**, který byl v r. 2010 ještě **rozšířen o další hodinu, tedy od 23 do 6 hodin**. Londýnské Heathrow s 66 mil. cestujících vystačí s 16 nočními lety, přičemž vláda bude jednat o dalším **omezení nočních letů na londýnských letištích Heathrow, Gatwick, Stansted** a občanské iniciativy tlačí na úplný zákaz letů mezi 23. a 6. hodinou, k čemuž již byla vypracována studie. (Korteland, M. & Faber, J. (2011) Ban on night flights at Heathrow Airport: A quick scan Social Cost Benefit Analysis)

Otázka tedy zní: Proč Praha se současnými 11,6 mil. cestujících potřebuje 58 nočních letů v charakteristickém letovém dni, t.j. v létě prakticky neomezený počet?

- Alternace drah

Výstavba paralelní dráhy soustřeďuje veškerý hluk - denní i noční - na Suchdol. Např. opět Heathrow běžně alternuje v 15 hodin dráhy přistání tak, aby rezidenční čtvrti pod přistávací dráhou měly aspoň ve dne bez letového provozu a hluku, stejně tak v noci.

Jestliže by v případě výstavby paralelní dráhy nemohla být RWY 13/31 využívána ve dne, proč by nemohla být využívána v noci, popř. alespoň alternovat s RWY 06/24? EIA naopak alternaci drah přes různé části Prahy 6 a okolí zcela odmítá.



• Argumentovaný nárůst dopravy

Proč tak naléhavé rozšiřování letiště, jestliže je jeho kapacita využita jen na 80%, a „jedná se skutečně o období špičkové hodiny, kdy je stávající kapacita letiště prakticky naplněna“? (EIA vypořádání str. 231)

Pro srovnání: jestliže Heathrow s 2 runwayemi může mít 462,835 pohybů letadel za rok (1,268 za den), proč Praha s 166,000 (502 za den), či plánovanými na r. 2020 274,500 pohyby (820 za den) potřebuje v podstatě třetí runway, přičemž Letiště Praha není ochotno stanovit maximální kapacitu?

• LEPŠÍ, NIKOLIV VĚTŠÍ LETIŠTĚ

V současné době pracovní skupina britské vlády hledá cesty jak vytvořit **lepší, nikoliv větší letiště**, jak zavést efektivnější způsoby řízení s cílem zkrátit čekání a zpoždění.

Otázka zní: proč toto není cesta pro rozvoj Letiště Praha?

Byla bych ráda, kdyby těchto několik částečných připomínek přispělo k racionálnímu zvážení záměru Letiště Praha a zastavení již tak neúměrného zatížení životního prostředí a obyvatelstva přilehlých obcí hlukem.

Bez objektivního zhodnocení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel ohrožených hlukem nesouhlasím s výstavbou paralelní dráhy RWY 06R / 24L.

**Vypořádání:**

Posouzení zdravotních rizik bylo provedeno dle odst. 3) zákona č. 258/2000Sb., dle mezinárodních metodik doporučených WHO a dle požadavků příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví (viz vyjádření MZdr).

Porovnání hlukové problematiky mezi letištěm Praha – Ruzyně a Londýn Heathrow bylo podrobně provedeno v posudku s tím, že vlivy letiště Praha – Ruzyně se ve srovnatelném roce a ukazateli projeví u 141x menšího počtu obyvatel než vlivy letiště Londýn Heathrow. Letiště Londýn Heathrow vykazovalo 3x větší počet pohybů letadel než u letiště Praha Ruzyně. Rozdíl mezi situací v ČR a ostatními evropskými zeměmi je mj. v tom, že v ČR jsou hlukové předpisy (dle doporučení WHO) závazné, v ostatních zemích doporučené.

V procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. je nutné minimalizovat a eliminovat vlivy na ŽP, nikoli přebírat postupy od záměrů s mnohonásobně vyššími vlivy na ŽP.

Rozvod alternativní dopravy a rozvoj menších letišť je MŽP podporován mj. i v procesech EIA.

Vlivům nočního hluku byla věnována max. pozornost – viz podmínky stanoviska EIA.

V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přilet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety

koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Tyto podmínky jdou nad rámec legislativy a jsou výsledkem procesu minimalizace vlivů v rámci procesu EIA.

Podmínkami stanovený systém preference drah je výsledkem procesu povinné minimalizace vlivů na ŽP a lidské zdraví v celém procesu EIA.

Potřeba realizace uvažovaného záměru je zdůvodněna v dokumentaci EIA a proces EIA nemá žádné nástroje k posuzování této potřeby.

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

Tento proces EIA podmínkami stanoviska EIA plní požadavek na lepší letiště.

## **piloti ČSA**

Myslíme si, že stavba nové VPD 06R/24L není potřeba. Jsou i jiné možnosti řešení. Například zvýšení kapacity dráhového systému efektivnějším využíváním VPD 13/31. Vzlety z dráhy 31 a přiblížení na dráhu 13 hlukově neovlivňují obydlené oblasti. Zejména dráha 13 v kombinaci s dráhou 06 - separace příletů a odletů v případě východní situace a nebo dráha 31 v kombinaci s dráhou 24 - také pro rozdělení příletů a odletů v případě situace západní. Navíc je už i dráha 13 vybavena systémem přesného přiblížení ILS (nyní ještě stále ve zkušebním provozu, v blízké době plně funkční), tzn. větší kapacita letadel na přistání. Dále by bylo možné upravit pojezdové dráhy u dráhy 13/31 na rychloodbočky - méně peněz, větší kapacita letadel na přistání! Tato přestavba již u stávající dráhy 06/24 úspěšně proběhla v minulých letech a provoz výrazně zefektivnila a urychlila. Dále se dá upravit denní skladba letového řádu - rozmělnit špičky letového provozu do volnějších hodin.

Příklady letišť s podobným rozmístěním drah, kde je možno vidět zvládnuté řízení letového provozu i bez paralelní dráhy: Vídeň, Hamburg, Dublin,...

## **Vypořádání:**

Zvýšení kapacity dráhového systému jiným provozním využitím jednotlivých drah bez paralelní dráhy byla v procesu EIA prověřována. Počítá však s navýšením provozu na RWY 13/31 při standardních provozních podmínkách a to je z hlediska okolí nepřijatelné.

Projekt paralelní dráhy totiž neřeší pouze nárůst kapacity dráhového systému, řeší zároveň i otázky ochrany životního prostředí, tj. maximální útlum provozu na RWY 13/31 (snížení vlivů na cca 200 000 obyvatel) s výjimkou přísně stanovených důvodů (bezpečnost, mimořádné meteorologické jevy) a vytvoření podmínek pro optimalizaci příletových a odletových postupů (CDA, dodržování SID až do vymezené vzdálenosti od LKPR, co nejmenší rozptyly).

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

Letiště zmiňovaná ve vyjádření (Vídeň, Dublin, Hamburg) jsou ve zcela jiné poloze vůči přilehlým osídleným oblastem, navíc to zcela odporuje současným trendům moderních letišť (zejména s důrazem na bezpečnost).

Podmínky provozu, uvedené v návrhu stanoviska EIA, vymezují budoucí provoz zcela jasně:

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 výhradně používána pro přistání (s výjimkou uzavření RWY 06L/24R)
- 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
- 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

minimalizovat uzavírky stávající RWY 06L/24R pouze na nezbytný rozsah z důvodu údržby

počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přílet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

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

Tyto podmínky jdou nad rámec legislativy a jsou výsledkem procesu minimalizace vlivů v rámci procesu EIA.

### **Minaříkovi**

Nesouhlasíme s vybudováním paralelní dráhy letiště Praha-Ruzyně. Již nyní je hluk pro hluku navyklé jenečské občany vysoký. Letiště nám ke snížení výše hluku zabudovalo nová plastová okna. Místnosti s novými okny je třeba větrat, v opačném případě je nutná klimatizace místností. Okna jsme sice dostali, ale za cenu, která je mnohem nižší nežli výše ztráty z ceny našich nemovitostí, která by se ještě prohloubila s vybudováním nové dráhy. Již dnes se letiště chová bezohledně. Menší letadla (vrtulová) se při startu na západ točí středem obce, některá proudová se podle potřebného kurzu přitáčí k obci. Občan obce, který by v době nočního klidu způsobil v této době několikrát za noc hluk, byl by trestně stíhán, ale letiště není. Nadměrný hluk působí neblaze na zdraví občanů a zároveň zneprůjemňuje každodenní život rušením rozhlasu, televize, slovní komunikace atd. Každý stavitel dálnice buduje v místech s nadměrným hlukem protihlukové stěny, kdežto letiště Praha hodlá na místo snižování hlučnosti ji ještě navyšovat. Každý, kdo zamýšlí vybudovat novou stavbu jde požádat sousedy o písemný souhlas s jejím vybudováním. Příliš hlučný sused, kterým letiště Praha-Ruzyně bezesporu je, náš souhlas nedostane.

### **Vypořádání:**

V rámci procesu EIA byla stanovena řada podmínek k minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP. V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky pro noční dobu jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přilet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Tyto podmínky jdou nad rámec legislativy a jsou výsledkem procesu minimalizace vlivů v rámci procesu EIA.

### **Jan Bubela, Larisa Avgustynovych-Bubela**

1. Posudek nesprávně hodnotí dokumentaci jako úplnou a správnou. Dokumentace nebyla zpracována v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných

připomínek veřejnosti. Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

- nerespektování požadavků MŽP a dotčených orgánů,
- nedostatečné a nesprávné vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel
- nestanovení maximální kapacity letiště,
- neposouzení maximální únosnosti území v okolí letiště zasaženého leteckým hlukem
- neposouzení variant provozu a umístění dráhy, letiště
- neposouzení provozu po roce 2020

2. Zpracovatel posudku v rozporu se zákonem doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru, přestože tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje. Zpracovatel posuzoval dokumentaci doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.

3. Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy ani v Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy a je v rozporu s platným územním plánem VUC Pražského regionu, údaje uvedené v dokumentaci jsou nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k záměru.

4. Zcela nezákonný je postup zpracovatele při posuzování navrhovaného ochranného hlukového pásma (OHP), protože zpracovatel v rámci posudku zcela přepracoval návrh OHP - proti předané dokumentaci stanovuje jiný rozsah a nové podmínky OHP. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí přepracování dokumentace výslovně zakazuje. Tímto dochází ke změně rozsahu dotčených obcí a území, snižuje se ochrana obyvatel před leteckým hlukem a důsledkem by byla maximální koncentrace provozu do úzkého pruhu území.

5. Důsledkem nezákonného postupu a nesprávného posudku je, že z procesu EIA nelze zjistit, komu a v jakém rozsahu hrozí omezení ochrany zdraví a dotčení vlastnických práv zřízením OHP. Vzhledem k výše uvedenému jsou dokumentace, posudek a navržené stanovisko nesprávné a protizákonné a požaduji vydám nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru.

6. Posudek je záměrně nafouklý, je rozčleněn do mnoha souborů se záměrem odradit dotčené osoby se proti nepřehledné "sbírce" odvolat. Nafouknutím se rozumí např. emaily 9 na stranách 28 - 30 souboru „4-Vyzadane\_doplnujici\_podklady“, kde snad posuzovatel neočekává, že si dotčené osoby nejprve nechají přeložit komunikaci mezi „Eva“ a „David Vowles“, aby se dozvěděli, o čem jde řeč a zda a jak je tato „laskavost“ pro výsledek podstatná?

Na straně 10 souboru „6-RS PM10\_sekundanii\_prasnost\_PRWY\_letiste\_Praha-Ruzyne“ se nachází ilustrace „Figura 13.2.1-1. Deposition and removal processes“, jejíž text nem v úředním jazyku České republiky, ale nejspíše v španělštině. Problém dotčených osob je, že než se naučí španělsky, propáskou odvolací lhůtu.

Do elaborátu je dále zapracována řada komentářů, obsahující osobní názory posuzovatele, které ve znaleckém posudku nemají co dělat.

7. Překlad dopisu od firmy Possehl Spezialbau GmbH (strana 26 v souboru „4-Vyzadane\_doplnujici\_podklady“) na straně 27 (Skřivánek) je chybný a přeložený technický postup se liší od původní německé verze

*„Bevor jedoch der Basaltdelsplitt zur Verarbeitung frei gegeben wird, ...“* je v přeložení do češtiny

*„Než však bude čedičová granulovaná drť uvolněna k zpracování...“* ale překladatel napsal

*Než však bude tato čedičová drť schválena pro použití...*

Sloveso *schválit* se používá v administrativě, sloveso *uvolnit* např. v technickém procesu. Protože byl posuzovatel klamán chybnými překlady, došel k chybným uzávěrům a musí mu být posudek vrácen. Ověřený posuzovatel je povinen spolupracovat s ověřenými partnery, aby byl objednaný servis kvalitní, neohrožoval projekt a neplýtvalo se daňovými prostředky.

8. 21.01.2008 jsme společně podali následující konkrétní námítky a připomínky:

*„Jsme majitelé nemovitosti na katastrálním území Praha 8 - Dolní Chabry a realizace shora uvedeného projektu by a) ohrozila naše zdraví, protože žijeme na území zasažené hlukem z přeletů letadel, b) snížila životní hodnotu naší obce a c) snížila tržní hodnotu naší nemovitosti.“*

*Letadla nás ruší hlukem již dnes, to ale není nic proti stavu, který by po postavení nové dráhy nastal. Takové je naše vyhodnocení prosincové dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/01 Sb. v platném znění, předložené Letištěm Praha, s.p.*

*Mi a statisíce Pražanů nesou již mnoho rozhodnutí, které mají negativní dopad na naši životní kvalitu. **RWY 06R/24L není krok dopředu, ale dalších deset mil zpět - jak pro nás, tak pro naše sousedy.***

*Odsuzujeme záměr výstavby na hranici města s více než jedním miliónem obyvatel a pokud je výstavba pro blahobyt Prahy a okolí nutná, doporučujeme její realizaci daleko od city v tence obývané lokalitě, jak doporučuje Evropská unie i každý obyvatel žijící pod letovou dráhou.*

*Značná část našich nezbytných aktivit spočívá v údržbě naší ca. 1000 m<sup>2</sup> rozsáhlé zahrady, na které se přes den 8-10 hodin zdržujeme pro pěstování zeleniny a údržby zeleně a ve večerních hodinách zde odpočíváme. Již dnes zde pod hlukem přelétajících letadel fyzicky a psychicky trpíme. V nočních hodinách mnohdy nemůžeme klidně spát, protože nás vytrhnou letadla ze spánku. U našeho 20-ti měsíčního dítěte se projevuje nervozita, která je spojená s nataženou rukou směrem odkud pochází hluk, pláčem a odvrácením hlavy od letadla přeletujícího nad naší hlavou. Na terase situované na severozápad se kvůli hluku v poledních hodinách při obědě dá stěží komunikovat a kdysi malebný západ slunce nebo pravidelné*

*vycházky do Draháňského údolí jsou již dnes znepříjemněny rušícími letadly. Upozorňujeme, že naše sídlo na adrese Pod Zámečkem 119/12 je středem našeho života a že zde trávíme převážnou dobu roku a to 24 hodin denně-jak pracovně tak soukromě, manželka, syn a já.*

*V případě, že by jsme byli donuceni se v důsledku zhoršení zdravotního stavu odstěhovat a nebo z finančních důvodů nemovitost nacházející se již ve čtvrté generaci našeho rodu prodat, budeme požadovat odškodnění jak za škodu materiální, tak i škodu imateriální.*

*Navzdory dostupným studiím a poznatkům z porovnatelných evropských metropolí provozovatelé Ruzyněského letiště svým záměrem nerespektují základní práva postižených občanů na klid a zdraví a bezohledně dávají svým záměrem přednost za cílem finančního profitu malé skupiny.*

*Protože připravovaná výstavba má v souvislosti s plánovanou privatizací státního podniku pouze komerční charakter, jeho negativní dopad na zdraví statisíců je bezesporný a bude v případě potřeby dokázán mezinárodními soudními znalci, o výhře soudního sporu ve Štrasburku a finančnímu odškodnění ze strany ČR nepochybujeme.*

*K pravomocnému vyjádření našeho námětu poskytujeme ministerstvu 30-ti denní lhůtu, pakliže zákon nestanoví jinak, ve které žádáme o písemnou odpověď. V případě, že ministerstvo naší žádosti nevyhoví, zažalujeme zodpovědné instituce a subjekty před Evropským soudem, aby svým rozsudkem včas zakázal plánovanou výstavbu."*

Posuzovatel v posudku naše konkrétní připomínky a námítky neuvedl správně, jelikož je degradoval na „Připomínky k ohrožení zdraví, snížení hodnoty obce, snížení tržní hodnoty nemovitosti. " Tímto váhu našeho problému buď nepostřehl, přehlédl nebo záměrně změnil k něčemu „*typickému* ", přičemž zdraví individua nelze zahrnout do šedé nedefinovatelné masy jiných. Každý člověk je na zdraví jinak. Pokud jakási osoba tvrdí, že jí hluk v diskotéce prospívá, nelze znalcem slepě konstatovat, že hlučná diskotéka prospívá všem. Jinými slovy amputací nohy se neléčí infarkt.

Takto postoupené „*Vypořádání: Viz vypořádání typických připomínek.* " porušuje ústavní právo, protože jako dotčené osoby máme právo, aby se posuzovatel s našim konkrétním zdravotním a finančním problémem vypořádal konkrétně a ne *typickým* způsobem „zahodil stížnost žadatele do koše", protože jím posuzovaný záměr má z objektivního hlediska vliv na naše zdraví a majetek.

9. V rámci procesu EIA nebyly splněny zákonné termíny, např. termín pro zpracování posudku byl překročen o cca 350 dnů. Jelikož úřady libovolně na jedné straně protahují zákonem dané lhůty ve prospěch investora a na druhé straně u osob dotčených lpějí na odvolací lhůtě " 30 dnů, přičemž tato lhůta nestačí na prostudování účelově nafouknuté dokumentace (viz bod 6.), je toto bráno jako zneužití moci veřejného činitele.

### **Vypořádání:**

1. Dokumentace byla řádně posouzena posudkem dle zák. č. 100/2001 Sb. a posudek ji vyhodnotil jako úplnou a dostatečnou pro posouzení dle zák. č. 100/2001 Sb.
2. Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.
3. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.
4. Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.). Vlivy hluku se v souvislosti se podmíněným omezením rozsahu OHP ani ochrana zdraví nijak nemění.
5. Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP.
6. a 7. Zákon č. 100/2001 Sb. nijak nespécifikuje zda vůbec, případně jakým způsobem mají být vyžádané podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb. publikovány.
8. Posudek EIA provedl vypořádání připomínek v souladu s ustanoveními zák. č. 100/2001 Sb.
9. Vzhledem k vysoce nadstandardnímu rozsahu záměru a velmi velkému počtu vyjádření, která byla nutno vypořádat, nemohly být správně lhůty po dohodě s MŽP dodrženy.

### **Vzor č. 2 + Kůrkovi**

- A) Vypořádání připomínek dotčených orgánů a veřejnosti**
- B) část posudku II - Hodnocení úplnosti a správnosti dokumentace.**
- C) část posudku V - vypořádání všech obdržných vyjádření k dokumentaci**
- D) Doplnění dokumentace záměru**
- E) Porušení termínů procesu EIA**
- F) Nevymezení záměru v územně plánovací dokumentaci**
- G) Posouzení návrhu ochranného hlukového pásma**
- H) Nepřehlednost výstupů procesu EIA**
- I) Dodatečné vypořádání připomínek v posudku za oznamovatele**
- J) Pochybení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví**



### **K) Neposouzení únosné míry zdravotních rizik**

**L) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010** (příloha 1 posudku, vzhledem k množství různých posudků dále jen „**posudek na posudek**“)

### **M) Vlastní posouzení vlivů záměru v posudku**

#### **A) Vypořádání připomínek dotčených orgánů a veřejnosti**

Zpracovatel posudku nehodnotil úplnost dokumentace a to zejména ve smyslu připomínek a požadavků Ministerstva životního prostředí (MŽP), Ministerstva zdravotnictví (MZ) a vypořádání připomínek veřejnosti, které vyplynuly z projednávání dokumentace v r. 2008.

#### **1. Nesplnění požadavků MŽP**

MŽP ve svém stanovisku z 13.3.2008 pod zn. 21550/ENV/08 MŽP na úvod uvedlo „*zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat, je nutné tuto dokumentaci doplnit tak, aby zpracovatel posudku měl k dispozici veškeré údaje*“ a požadovalo doplnit dokumentaci např. o:

- a) stanovit maximální kapacitu a limity záměru – **nebylo splněno**
- b) stanovit maximální únosnost území – **nebylo splněno**
- c) stanovit meze pro růst letiště – **nebylo splněno**
- d) vyhodnotit maximální možný rozvoj letiště – **nebylo splněno**
- e) prověřit a doložit varianty (dráhy, nákladní dopravy, přeměny letiště) – **nebylo provedeno**
- f) variantně posoudit různé kombinace provozu na dráhách – **nebylo splněno**
- g) vyhodnotit kumulativní vlivy - **nebylo provedeno**
- h) prověřit množství obyvatel - **nebylo provedeno**
- i) vypořádat veškeré připomínky a požadavky ve vyjádřeních k dokumentaci – **nebylo splněno**

Na závěr MŽP opakovaně uvádí „*Doplňená dokumentace musí zohlednit a vypořádat veškeré relevantní připomínky a požadavky obsažené ve vyjádřeních ...*“.

Posudek se k jednotlivým požadavkům ani k vyjádření MŽP jako celku nevyjadřuje, toto stanovisko, nejdůležitější pro hodnocení doplnění dokumentace, není v posudku ani uváděno. Je zjevné, že bez splnění výše uvedených požadavků na doplnění nelze v podstatě záměr vůbec posoudit a navrhnout stanovisko k záměru. Že požadavky MŽP nebyly při doplnění dokumentace splněny, je naprosto zjevné ze samotného textu posudku, viz např. protizákonné doplňování dokumentace až v rámci posudku, zjevné dlouhodobé obcházení únosnosti území, přepracovávání dokumentace (návrhu OHP), dodatečné vypořádávání připomínek z

projednání v roce 2008 až v rámci posudku, pokus nějak naformulovat pro účely posudku maximální kapacitu, nesprávné a neúplné počty obyvatel v dokumentaci i v příloze 5 posudku, atd. Zpracovatel posudku ani přes porušení zákona (termín, doplňování dokumentace) neobhájil úplnost a správnost dokumentace.

## **2. Nesplnění požadavků Ministerstva zdravotnictví**

MZ jako dotčený úřad ve svém vyjádření (str.419 posudku) doporučuje v rámci posudku doplnit hodnocení zdravotních rizik o další variantu, aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, objasnit rozsah navrhovaného pásma a předložit podklady k limitním nočním izofonám.

K tomuto doporučení je nutno uvést:

- doporučení MZ se zjevně netýká pouze informací vyplývajících z dokumentace, ale je požadováno vypracovat novou variantu a aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, evidentně se požaduje změna a doplnění dokumentace. MZ doporučuje provést doplnění, které zákon 100/2001 Sb. výslovně zakazuje a na zákaz doplňovat dokumentaci v rámci posudku byl oznamovatel výslovně upozorněn MŽP, viz výše. MZ nemůže ve svých doporučeních a požadavcích vyžadovat porušení zákona a i v případě, že by toto učinilo, nelze tato protizákonná doporučení ze strany zpracovatele akceptovat. Odpovědnost za zpracování posudku v souladu se zákonem nese zpracovatel bez ohledu na doporučení MZ.

- ve vztahu k ochrannému hlukovému pásmu (OHP) nebyla MZ požadována jeho změna nezákonně provedená v rámci posudku, ale pouze objasnění velikosti OHP, odkazy na požadavky MZ a dikci zákona jsou v tomto směru irelevantní,

- srovnání stejným způsobem teoreticky vypočtených izofon z roku 2006 a 2020 naprosto neřeší podstatu problému na který upozorňuje veřejnost, protože se jedná zejména o rozpor mezi stavem izofon z roku 2006 a 2020 a autorizovaným měřením zjištěnými hladinami hluku v letech 2007 – 2010, které potvrdily dostatečný rozsah stávajícího OHP.

Zpracovatel v případě vyjádření MZ nepožadoval vrácení dokumentace k doplnění a v rozporu se zákonem dokumentaci sám doplnil a dokonce přepracoval nad rámec požadavku MZ.

## **3. Nevypořádání připomínek**

Připomínky veřejnosti k vyhodnocení ochrany zdraví nebyly v doplněné dokumentaci předložené veřejnosti vypořádány, zpracovatel posudku opět nepožadoval vrácení dokumentace k doplnění. Nevypořádané připomínky veřejnosti se týkaly např. kapacity letiště, únosnosti území, nedostatečných podkladů u vyhodnocení vlivů na zdraví, neúměrného rozsahu OHP a bylo na ně opakovaně upozorněno při projednání v roce 2010.

Přestože byl zpracovatel posudku v připomínkách k doplněné dokumentaci na chyby v dokumentaci, nesplnění požadavků dotčených orgánů a nevypořádání připomínek upozorněn, nepožadoval doplnění dokumentace a přestože zpracovatel v rozporu se zákonem dokumentaci doplnil a přepracoval, je nadále neúplná.

## **B) Hodnocení úplnosti a správnosti dokumentace.**

Zpracovatel posudku hodnotí dokumentace jako úplnou a správnou, přitom nebyla zpracována v souladu se zákonem 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (zák. EIA) a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti.

Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

### **1) část posudku I**

Jsou uvedeny nesprávné údaje pod názvem kapacita záměru. Údaje v posudku

- nepředstavují kapacitu záměru nebo cílovou kapacitu, ale z dokumentace je zřejmé, že se jedná pouze o „*cílovou kapacitu záměru pro předpokládaný rok 2020*“, tedy pouze o jakýsi provozní stav, který může být kdykoliv překročen. S otázkou kapacity záměru nemá tento provozní stav nic společného.
- kapacita záměru byla předmětem připomínek k dokumentaci i k doplněné dokumentaci, nebyly vypořádány
- uvedené kapacity i dle zpracovatele posudku nejsou kapacity maximální, ale pouze se „*v rámci procesu EIA považují za maximální*,”
- nejedná se o maximální kapacitu ani o kapacitu stanovenou na základě stanovení maximální únosnosti území pro daný záměr,
- nejedná se o kapacitu, která by byla projednána a schválena v rámci ÚPD, nebo odvozena od potřeb ČR nebo vyplývala z PÚR ČR,
- v celé dokumentaci ani v posudku není ani náznakem uvedeno, že deklarované parametry provozu k roku 2020 nebudou v následujících letech překročeny,

Z výše uvedeného je zcela zřejmé, že dokumentace stále neodpovídá zák. EIA a požadavku MŽP „*jednoznačně stanovit maximální kapacitu a limity záměru*“ na doplnění dokumentace, nebyly ani vypořádány připomínky veřejnosti k tomuto bodu. Toto pochybení je mimořádně závažné v souvislosti s neposuzováním únosnosti území v dokumentaci i v posudku.

### **2) část posudku II Posouzení dokumentace**

#### **a) Nesouhlasíme s vyhodnocením úplnosti dokumentace z těchto důvodů:**

- nebyly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZ) z roku 2010 na doplnění doplněné dokumentace ani oprávněné připomínky občanů a obcí z roku 2010,
- dokumentace nemá dostatečnou vypovídací schopnost (viz požadavek MZ z 15.2.2010 na použití nových metod a postupů hodnocení vlivů,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- dokumentace byla ve fázi zpracování posudku doplňována a přepracována, tato skutečnost je v posudku zamlčena,
- porovnání variant nemůže být dostatečné, protože žádné varianty drah, jejich umístění nebo rozsahu provozu nebo rozložení provozu na drahách nebyly hodnoceny. Byly posouzeny pouze „varianty“ 2020-A a 2020-B, které se liší nikoliv v záměru, ale pouze v předpokládaném počtu obyvatel v území, které jsou porovnávány se stavem provozu a území v roce 2006. Nutno uvést, že rok 2006 není navíc stavem v době oznámení záměru jak požaduje zák. EIA. „Varianta“ 2020-A je navíc pro hodnocení zjevně zcela zbytečná – pracuje se stavem obyvatelstva k roku 2006 i pro rok 2020, tedy se situací, která již nikdy nemůže v roce 2020 nastat.

Stanovisko zpracovatele je nesprávné, což potvrzují přílohy 5 a 6 posudku.

**b) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.2.**

- zpracovatel přímo v posudku uvádí, že v dokumentaci nebyla stanovena maximální kapacita,
- namísto konstatování pochybení však zpracovatel o své vůli zavádí „*pro další část procesu*“ termín „*maximální kapacita*“ a to přejmenováním cílové kapacity záměru pro předpokládaný rok 2020,
- zpracovatel namísto konstatování nedostatků upravuje záměr předkládaný v dokumentaci a to v jeho základních parametrech a posouvá se do role zpracovatele dokumentace,
- zpracovatel objektivně nehodnotí, ale napravuje a omlouvá chyby oznamovatele,

Stanovisko k tomuto bodu je nesprávné, neobjektivní a nepřijatelné.

**c) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.5**

Z přehledu vývoje letiště v posudku i v dokumentaci je zcela zjevný nekonceptní a nepromyšlený rozvoj letiště v posledních cca 50 letech, kterému napomáhá chaotické územního plánování. Namátkou lze z minulosti uvést:

- rozhodovalo se mezi výstavbou dráhy 04/22 a 06/24, zvolena výstavba 04/22, nyní uzavřena, protože v ose dráhy jsou Hostivice, investice zmařena
- modernizovala se 13/31, nyní se zavírá, v ose je nyní kupodivu Praha, investice nevyužita,
- opět se projednává 06/24, která byla kdysi považována za horší řešení než 04/22, nyní je to to nejlepší řešení,
- ad hoc se stavěly terminály na 22 mil pasažérů, přestože kapacita drah je údajně menší a nová dráha nebyla projednána,
- úspěšný prodej pozemků pod novou dráhou a jejich opětovný nákup, zjevný ztrátový obchod,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- vlivem špatného územního plánování nejsou vymezeny plochy pro rozvoj letiště, v celém okolí se průběžně staví obytné domy,

Minulost letiště dokládá potíže rozvoje letiště v zastavěném území, což se projevuje neustálými změnami dráhového systému při vynaložení nemalých finančních prostředků. Současný stav je v tomto směru dokonce ještě horší:

- PÚR nevymezuje rozvoj letiště, navíc dle rozhodnutí ústavního soudu nemůže PÚR obsahovat záměry nepřezkoumatelné v Zásadách územního rozvoje,
- Zásady územního rozvoje Prahy neobsahují letiště ani jeho rozvoj,
- platný územní plán neobsahuje potřebné plochy pro výstavbu paralelní dráhy, nevymezuje rozvoj letiště,
- platný ÚP VÚC Pražského regionu předpokládá jiný záměr než je posuzovaný v dokumentaci,
- procesem EIA se posuzuje záměr, který není vymezen v ÚPD Prahy,
- dokumentace neobsahuje aktuální vyjádření o vztahu k ÚPD, vlivem nedodržení lhůt pro vypracování posudku stanoviska příslušných úřadů neodpovídají skutečnému stavu ÚPD,

Z požadavku na oznámení záměru, které má obsahovat aktuální informaci o vztahu k územnímu plánování a z logiky věci lze předpokládat že soulad s ÚPD je u podkladu pro územní rozhodování (EIA) téměř samozřejmostí, a že nikdo nebude absolvovat proces projednávání záměru dle stavebního zákona od konce, zvláště v případě, že se jedná o omezení práv na ochranu zdraví a majetku obyvatel. Navrhovat omezení těchto práv, aniž byl záměr řádně projednán procesem územního plánování, je nepřijatelné stejně jako laxní přístup a bagatelizace problému ze strany zpracovatele.

**d) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.8**

- není zřejmé, zda členění obcí do kategorií A – C je platné, zpracovatel se rozhodl, (posudek str. 63), že zmenší rozsah OHP,
- protizákonná změna dokumentace (konkrétně přílohy 16 dokumentace) v tak velmi závažné oblasti je nepřijatelná a nepřípustná

bylo nutné konstatovat neplatnost dokumentace v této části nebo upustit od protiprávních změn dokumentace.

**e) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.II.1  
Ochranná pásma**

- zpracovatel účelově přeformulovává požadavky MŽP a MZ pouze na jakýsi základní požadavek rozpracování varianty k roku 2020, toto neodpovídá skutečným požadavkům dotčených orgánů,
- odkazuje se na podrobný návrh OHP v příloze 16 dokumentace,

Ve stanovisku k této části na str. 63 ale přitom zpracovatel přímo přepracovává dokumentaci – přílohu 16, a uvádí „ *bylo v rámci posudku provedeno zásadní zmenšení rozsahu navrženého OHP a byly nalezeny podmínky pro jeho jednoznačné vymezení*“ K tomu je třeba uvést:

- přepracování dokumentace je zákonem zakázáno, zpracovatel posudku mění předloženou dokumentaci,
- v dokumentaci a v posudku jsou dvě různá OHP,
- OHP není řádně v posudku vyznačeno,
- dotčené orgány, veřejnost i zpracovatelé posouzení vlivů na zdraví se vyjadřovali a posuzovali jiné OHP než by mělo být nyní platné dle posudku,
- zpracovatel nevyvrátil připomínky k nesprávnosti limitních izofon, které nadále neodpovídají posuzovanému rozsahu provozu,
- zpracovatel posudku není zcela zjevně obeznámen s podstatou OHP, kontrolou dodržování podmínek OHP a dopady nejistoty měření hluku na vymezené OHP i jeho okolí,
- není zřejmé, jakou úvahou a jakým podnětem byl veden zpracovatel k přepracování návrhu OHP, protože tento požadavek nevyplývá z posouzení vlivů hluku na zdraví obyvatel ani není požadován MZ ve vyjádření z 15.2.2011 k dokumentaci, nevyplývá ani ze znění citovaného zákona,
- z hlediska obyvatel snižuje při zachování stejného leteckého provozu ochranu zdraví obyvatel, zejména s přihlédnutím k nejistotám měření a zachování délky OHP, která je rozhodující. Podrobněji v příloze 1 vyjádření.

Nesouhlasíme s přepracováním návrhu OHP zpracovatelem, které znamená snížení ochrany zdraví.

**f) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.II.4 Provoz – Letecká doprava**

- platí výhrady k neuvedení maximální kapacity, viz bod a),
- poznámka č. 2 na str. 71 je nesprávná, MŽP nepožadovalo cílovou kapacitu, žádný takový pojem zákon EIA nezná,

Nesouhlasíme se stanoviskem k této části, které se vztahuje k leteckému provozu z důvodů uvedených v bodě a) a b2)

**g) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část C**

- dokumentace ničím nedokládá, že hlukové zatížení není znečišťováním nebo poškozováním životního prostředí, zpracovatel uvádí nesprávnou informaci v posudku a navíc ani toto absurdní tvrzení nerozporuje,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- únosnost záměru pro dané území, zejména z hlediska zdraví obyvatel, nebyla vůbec posuzována,
- příčina nedohody s obcemi spočívala zejména v tom, že rozvoj letiště byl a je nadále neomezený a předimenzované OHP, jehož hranice může provoz reálně omezit, umožňuje využít velké OHP k podstatně většímu leteckému provozu, než je posuzovaný v dokumentaci,
- zřízení OHP neznamena pro obyvatele menší hluk nebo vyřešení problémů s hlukem, zřízením OHP by byli trvale zbaveni části svých práv na ochranu zdraví a majetku,
- dotčení obyvatelé nyní žijí na území určeném dle platných územních plánů pro bydlení, žádná změna územních plánů není navrhována a umísťovat do takového území stavbu, která znehodnotí podmínky pro bydlení je nepřijatelné,

Zpracovatel nesprávně hodnotí dokumentaci a obhajuje její nedostatky.

**h) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.1**

- tato část přebírá závěry a stanoviska z dokumentace a z přílohy 1 posudku, kde jsou vlivy na zdraví hodnoceny nesprávně a na základě nedostatečných podkladů, blíže viz příloha 1 vyjádření.

**i) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.3.**

- zpracovatel nezjistil nedostatečné podklady v hlukových studiích nutné pro posouzení vlivů na zdraví, přestože si na tuto skutečnost zpracovatelka vyhodnocení vlivů v dokumentaci stěžuje a odůvodňuje tím nesprávnost (podhodnocení) jejich výsledků,

Hodnocení podkladů je nesprávné a dále k části Hluk z leteckého provozu:

- vlivem časového prodloužení procesu EIA prakticky splývá stav v době uvedení do provozu se stavem k roku 2020, jejich srovnání ztrácí praktický význam, navíc termín uvedení do provozu předpokládaný v dokumentaci (2012) nelze dodržet, což je zcela zřejmé,
- správně uvedeno, že zhodnocení dopadů hluku by mělo vycházet z porovnání počtu obyvatel vystavených hluku v obou časových horizontech, ke škodě věci však toto při vyhodnocení vlivů na zdraví provedeno nebylo, zpracovatelka toto srovnání označila za zavádějící
- konstatuje se, že hodnocení je ovlivněno nárůstem obyvatel dle schválených územních plánů obcí – proč by se také nemělo stavět, jestliže je to na rozdíl od paralelní dráhy v souladu s ÚPD,

Srovnání stavů v době uvedení do provozu a k roku 2020 je zbytečné, podklady jsou neúplné a hodnotí se a srovnávají nesmyslná časová období a stavy obyvatel.

**j) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.9.**

Zpracovatel konstatoval velkou aktivitu v rozvoji bydlení v souladu s územními plány, odkazuje na studie o vývoji počtu obyvatel, bohužel podklady o počtu obyvatel nejsou úplné a odhady pro rok 2020 jsou nesprávné. Bohužel z této skutečnosti nevyvodil žádné závěry, přestože se jedná o podklady pro hodnocení vlivů na zdraví. Tvrzení, že se s paralelní dráhou v územních plánech počítá od 70tých let lze úspěšně pochybovat – paralelní dráha není ani v současném územním plánu a plochy pro bydlení jsou v okolí paralelní dráhy bez jakýchkoliv omezení nebo limitů. Zde se jedná přímo o rozpor s územním plánováním, nikoliv o počítání s dráhou jak tvrdí zpracovatel.

### **k) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.II.**

Posouzení komplexní charakteristiky vlivů záměru obsahuje zásadní nepravdu a to ve vztahu ke zdraví obyvatel. Zpracovatel tvrdí údajně na základě vyhodnocení vlivů na zdraví v příloze 20 dokumentace, že „*nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo*“. Toto je zjevná nepravda, přijatelnou míru zdravotních rizik vymezují hygienické limity hluku a ty budou s ohledem na dokumentaci záměru překročeny a to i na obytných územích. Na této skutečnosti nemohou nic změnit ani nekomplexní studie vlivů na zdraví, které se problému překročení nebo nepřekročení zdravotních rizik z hlediska platných limitů a únosnosti záměru zcela zjevně vyhýbají.

### **3) Nesouhlasíme se stanoviskem v části D III**

K posouzení použitých metod hodnocení

- k použitým metodám hodnocení se zpracovatel nevyjádřil,
- v případě akustických podkladů se bez vlastního názoru odkázal na hodnocení Eurocontrol a podtrhl jako zásadní sdělení Eurocontrol „*předpoklady a výsledky použité k sestavení map linií hluku prezentované ve zprávě EIA mohou být považovány za spolehlivé pro účely zásadních politických rozhodnutí*“. Tento závěr je ve vztahu k procesu EIA irelevantní, protože se v případě procesu EIA a navazujících správních řízení nejedná a nemůže jednat o politická rozhodnutí, natož zásadní. Nyní se posuzuje konkrétní záměr a jeho dopady na okolí, nikoliv o politická rozhodnutí.

Trváme na zásadním nesouladu mezi matematickým modelem a autorizovaným měřením ověřeným skutečným stavem, vyjádření Eurocontrol je vzhledem k jeho obsahu nepodstatné.

### **K variantám záměru**

- zpracovatel nedoložil, že by byla zpracována nějaká varianta záměru, pouze prezentuje úvahy desítky let staré o rozvoji letiště
- žádné varianty umístění, rozsahu provozu, rozložení provozu na dráhách nebyly nikdy provedeny, předkládaný záměr je stále předkládán jako jediné možné řešení,
- žádné varianty, přesuny dopravy ani změny charakteru letiště nebyly hledány ani prověřovány

Jedná se o zjevné nesplnění požadavku MŽP i nevypořádání připomínek k dokumentaci, stanovisko zpracovatele k tomuto ignorování požadavku MŽP chybí.



### **C) část posudku V - vypořádání všech obdržných vyjádření k dokumentaci**

K vypořádání typických připomínek podáváme následující vyjádření:

#### **1) Stanovení maximální kapacity**

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně a úplně z následujících důvodů:

- v dokumentaci není stanovena maximální kapacita,
- v dokumentaci není uvedena cílová kapacita, ale cílová kapacita záměru pro předpokládaný rok 2020, zpracovatel by měl respektovat dokumentaci,
- zpracovatel nemá oprávnění stanovovat maximální kapacitu, počet letadel, ... a přepracovávat dokumentaci, z jeho strany se nejedná o podmínky, ale změny záměru
- pokud by se všechny záměry posuzovaly podle stavu v době uvedení do provozu či doby náběhu výroby jak požaduje oznamovatel se souhlasem zpracovatele, asi by proces EIA ztratil smysl – každý by si vymyslel nějaký neškodný výchozí stav provozu,
- nárůst provozu po roce 2020 není nikde vyloučen, zjevně k němu bude zejména z ekonomických důvodů docházet,

#### **2) Problematika OHP a stanovení limitů území**

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně zejména z následujících důvodů:

- ~ zpracovatel není oprávněn přepracovávat dokumentaci záměru a měnit předkládaný záměr, jeho úkolem je posuzovat předložený záměr,
- ~ nebyl vyřešen rozpor mezi snižováním nočního provozu a prodlužováním stávajícího OHP z důvodu nočního hluku,
  - úvahy o rozdílu mezi izofonami 2006 a 2020 pouze odvádějí pozornost od podstaty problému,
  - zpracovatel naprosto nepochopil podstatu nejistoty měření a její uplatňování při kontrole hluku, protože nejistoty měření jdou v jeho podání a návrhu OHP v neprospěch obyvatel,
  - venkovní hluk není v OHP legislativně omezen z hlediska průměrných hladin ani maximálních hladin a to v denní a noční době, vlivem nejistot měření na hranici OHP není v tomto směru pro obyvatele nic jisté,
  - ohledně podmínek pro rozšíření OHP na str. 123 lze konstatovat, že požaduje blíže nespecifikovanou optimalizaci provozu, která by se „vešla“ do limitních izofon. Tato optimalizace může vést k přerozdělení provozu mezi dráhy oproti deklarovanému stavu v dokumentaci, ke kterému se vyjadřovala veřejnost.
  - Zpracovatel neustále opakuje, že se sníží noční hluk, ale stejně razantně trvá na rozšíření OHP z důvodu nočního hluku. Zjevný rozpor, jedno z tvrzení prostě nemůže být pravda.

- Informace o legislativě, že dle zákona 258/2000 Sb. musí být OHP vyhlášeno v rozsahu limitní izofony, v tomto případě teoreticky a zjevně špatně vypočtené, jsou klamání veřejnosti, přesvědčit se lze přímo v zákoně.

Závěrem lze konstatovat, že pokud byl návrh OHP navržen nesprávně, měla být dokumentace vrácena k přepracování. Typická připomínka nebyla vypořádána.

### **3) Problematika posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví**

**ad a) typická připomínka nebyla vypořádána, odůvodnění viz příloha.**

**ad b) typická připomínka nebyla vypořádána, odůvodnění viz příloha.**

**ad c) nárůst počtu obyvatel s kardiovaskulárními onemocněními**

K odhadům počtu různých onemocnění je nutno uvést.

- nejsou hodnocena všechna rizika spojená s nadlimitním hlukem, jde pouze o výběr některých onemocnění,
- celospolečensky přijatelné riziko ohrožení zdraví je stanoveno nařízením vlády 148/2006 Sb., které zahrnuje veškeré faktory a stanovuje přijatelnou míru zátěže, zpracovatel zohledňuje pouze některá rizika a hodnocení není úplné,
- všechna neúplná hodnocení rizik jsou zatížena chybami ve vstupních předpokladech,
- doplnění dokumentace bylo provedeno v rozporu se zákonem, veřejnost se s ním nemohla řádně seznámit,
- neúplnost podkladů je problém oznamovatele, nelze jím omlouvat nedostatečnost vyhodnocení,
- všechny uváděné nejistoty všeho druhu by se měly odrazit ve zvýšené ochraně obyvatel, nikoliv v „ořezání OHP“ při stejném rozsahu provozu,
- tvrzení o nadhodnoceném posouzení není opodstatněné vzhledem k neúplnosti hodnocení a neuvažování dalších rizik spojených s omezeným větráním – protihluková okna fungují pouze při úplném vzduchotěsném uzavření, klimatizace není součástí protihlukových opatření a zhoršuje se kvalita vnitřního prostředí a to nejen z důvodů hluku.

**ad d) Umíst'ování obytné zástavby do OHP**

Umíst'ování staveb pro bydlení, škol a školek do OHP je natolik absurdní, že pokus o negování věty v dokumentaci o tom, že nelze splnit podmínky pro chráněný venkovní prostor staveb a že by se v OHP neměly ani tyto stavby umís'tovat, nelze nic než odmítnout. Zvláště podivně to vyznívá v kontextu s několikrát opakovaným konstatováním, že za nepříznivé výsledky vyhodnocení je odpovědný zejména nárůst počtu obyvatel v okolí letiště. Lze dále odkázat na směrnici EU o snižování počtu obyvatel zasažených hlukem, snižování hlukové zátěže a lze si i položit otázku – co děti na zahradách mateřských škol?

Nesouhlasíme s vypořádáním připomínky, proč se tento správný a logický požadavek nelíbí zpracovateli, není zřejmé.

#### **ad f) Vnášení leteckého hluku do nových oblastí**

Nezpochybnujeme platnost fyzikálních zákonů, ale nesouhlasíme s vypořádáním připomínky a nadále spatřujeme rozdíl v tom, jestli letadlo letí ve vodorovné vzdálenosti 1,5 km a více od domu nebo nad hlavou. Že se posunutím dráhy směrem ku Praze dostane hluk i do nových území je dle standardních fyzikálních zákonů zřejmé.

Typická připomínka nebyla vypořádána, účinek hluku v nově zasažených oblastech nebyl dostatečně vyhodnocen (Lysolaje, Sedlec)

Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### **ad g) Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví**

- připomínky nebyly vypořádány, lokality Sedlec, Lysolaje, Řepy nebyly hodnoceny ve variantě 2020-B
- nedostatek podkladů neomlouvá oznamovatele ani zpracovatele,
- chybné doplnění bylo navíc provedeno protizákonně,
- proč posuzovatel navrhuje vyškrtnutí lokalit dotčených záměrem z hodnocení není jasné, ale nesouhlasíme s tím

Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### **ad f) Únosnost vlivu hluku na veřejné zdraví**

Posouzení únosnosti záměru pro dané území nebo při neznáme kapacitě záměru posouzení maximální únosnosti území pro daný záměr nebylo provedeno v dokumentaci ani v posudku, přestože

- ve stanovisku MŽP k dokumentaci je požadavek „stanovit maximální únosnost území ... ve vazbě na kapacitu záměru“,
- posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví uvádí cíl „zhodnotit míru únosnosti území“,
- podstatou celého procesu EIA je zjevně právě posouzení, zda předkládaný záměr nepřekračuje únosné zatížení území,

Zásadní vadou dokumentace i posudku je neposouzení únosnosti záměru pro lidské zdraví, které se zpracovatel dokumentace a posudku snaží nahradit pouze procesem hodnocení rizik, pro který nejsou v legislativě stanovena pravidla ani deskriptory. Proces hodnocení rizik může být považován za doplněk hodnocení vlivů na zdraví dle zák. 258/2000 Sb., nikoliv za jeho náhradu a skutečně se jedná o „akademický proces“ který sám zpracovatel degraduje výroky např. „vhodné pro základní výzkum“, „méně vhodné pro potřebu jednoznačných závěrů procesu EIA“, „méně pochopitelný pro veřejnost“, Předložený proces hodnocení rizik nevytvořil podklady pro posouzení únosnosti záměru dle zák. 258/2000 Sb. ani nebyl dle tohoto zákona hodnocen. Toto je zcela zjevné z následujícího:

- hodnocení vlivů na zdraví nepracuje s deskriptory dle zákona 258/2000 Sb.,
- hodnocení neobsahuje žádný údaj o tom, kolik obyvatel žije a mělo by žít na území zasaženém nad limitním hlukem dle zák. 258/2000 Sb., a v jaké míře budou zasaženi tímto hlukem,

### **Orgány ochrany zdraví nejsou schopny posoudit záměr dle platných předpisů.**

V posouzení vlivů na zdraví se zpracovatel pokouší vytvořit nový ukazatel přijatelné míry zdravotních rizik. Jeho úvahy jsou ovšem z hlediska platné legislativy zcela nezávazné, zatížené nejistotami a chybami včetně neúplnosti zohledněných rizik a nevyplývá z nich ve vztahu k únosnosti území naprosto žádný závěr. Proč nebylo provedeno posouzení dle platných deskriptorů v nařízení vlády č. 148/2006, které dle slov zpracovatele stanovují pro ČR „celospolečensky dostupné a únosné riziko“ a „jsou stanoveny v souladu s doporučením WHO“ nebylo v rámci posudku objasněno. Zpracovatel tedy dokonce sám konstatuje, že máme stanovenou míru únosného rizika na světové úrovni, ale přesto toto vyhodnocení nebylo provedeno a je uváděno, že nelze provést. Jedná se o závažné pochybení zpracovatele posudku a také nevypořádání připomínek.

Otázku únosnosti záměru na lidské zdraví se zpracovatel pokouší vyřešit zcela nesprávnou interpretací zákona o životním prostředí: „*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*“.

Uvedená tvrzení jsou s ohledem na záměr zcela nesmyslná, přesto pro pořádek uvedeme:

- hluk opravdu není složkou životního prostředí která může být poškozena, ale je to znečišťování životního prostředí v důsledku lidské činnosti, u které se posuzuje přípustná míra,
- předpokládat na základě dokumentace splnění hygienických požadavků je vzhledem k vyznačení území s nadlimitním hlukem nesprávné,
- tvrzení, že v okolí letiště nelze ani „hypoteticky“ !? usuzovat na poškození životního prostředí je zjevně nejvíce nesprávné tvrzení v průběhu 5 let trvajících procesu EIA,
- dovozovat na základě těchto „faktů“ že nebude překročeno únosné zatížení území je rovněž nesprávné, zvláště když tento problém nebyl v dokumentaci a posudku vůbec řešen.

Typická připomínka nebyla vypořádána.

### **ad g) Regulace využití území**

Kritika a připomínky směřovaly proti regulaci území, která představuje zásah do vlastnických práv a byla navrhována ve prospěch podnikatelského subjektu a bez náhrady. Zpracovatel namísto obhájení požadavku, z hlediska územního plánování legitimního, všechny návrhy na regulaci území vypustil a pak si v jiných částech posudku stěžuje na neustálý rozvoj území. Soulad záměru s územními plány je v posudku ignorován v plné míře.

Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### **ad h) Území nevhodná pro bydlení, pro školní a zdravotní účely**

Tato území nejsou vyznačena v dokumentaci ani v posudku, připomínka nebyla vypořádána.

#### **ad i) Závěr k posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví**

Tvrzení zpracovatele o dostatečné kvalitě posouzení neodpovídá skutečnosti, o čemž svědčí protiprávní doplňování posouzení i přetrvávající chyby v dokumentaci a nyní i v posudku. Podklady pro orgány státní správy jsou nedostatečné, protože nebylo provedeno posouzení dle zák. 258/2000 Sb., které je pro tyto orgány zcela jednoznačně závazné, což vyplývá i z tvrzení zpracovatele, že hodnocení má akademický charakter. Zcela souhlasíme s tvrzením, že využitelnost pro laickou veřejnost je malá a doplňujeme, že se to v plné míře vztahuje i na státní orgány.

#### **4) Prověření dalších variant**

Žádné varianty uspořádání drah ani varianty provozu na drahách, které by umožnily minimalizaci dopadů na okolí nebyly po dobu 5 let procesu EIA hledány, posuzovány, stejně jako nebyly hledány v rámci stávající ani navrhované územně plánovací dokumentace. Nebyl splněn požadavek MŽP a veřejnosti, typická připomínka nebyla vypořádána.

#### **5) Problematika překročení hlukových limitů**

Vypořádání obsahuje citaci zákona, ale neřeší podstatu problému – zbavení obyvatel práva na ochranu zdraví a majetku. Zpracovatel pro tento zásah do lidských práv nemá naprosto žádnou oporu v územních plánech, není řádně odůvodněn, nejsou uvedeny podmínky vyvlastnění části práv, kompenzace majetkové a zdravotní újmy, ... Zpracovatel opominul, že lidé nechtějí stavět na letištní ploše, ale naopak letiště zamýšlí způsobit hluk v oblastech určených pro bydlení. Postup je zcela v rozporu s principy stavebního zákona a územního plánování.

Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### **6) Soulad s územně plánovací dokumentací (ÚPD)**

Vypořádání typické připomínky není věcně správné a to z následujících důvodů:

- uvažovaný záměr nelze umístit na stávající plochu letiště DL v platném územním plánu, lze odkázat na navrhovanou změnu Z939, zjevně nepravdivé tvrzení zpracovatele,
- dokumentace obsahuje vyjádření místně příslušných stavebních úřadů z roku 2009, které je jednak neaktuální a také nesprávné, na nesprávnost vyjádření byli příslušné úřady i MŽP upozorněny,
- v důsledku vlekoucího procesu EIA jsou uvedená vyjádření po dvou letech překonaná, Zásady územního rozvoje Prahy letiště Praha Ruzyně neobsahují, změna Z939 nebyla a nemůže být v současné době schválena,

- letiště svým plánovaným provozem zasahuje do území vyznačených jako obytná a došlo by k překračování hlukových limitů, dopravní stavby takového rozsahu s negativním dopadem na okolí nelze umístit do území obytných,
- nesouhlasíme s tvrzením, že záměr který je spojen s částečným vyvlastněním práv na ochranu zdraví, životního prostředí a majetku lze projednávat jako podklad pro územní řízení či opatření obecné povahy bez souladu s ÚPD

Typická připomínka nebyla vypořádána, zpracovatel neověřil aktuální stav v území, nesprávnosti vznikly i v souvislosti s nedodržením zákonných lhůt pro zpracování posudku.

### **7) Plnění ekologických limitů**

Postup podle zákona při zřizování OHP neznamena, že lidé uvnitř OHP nebudou vystaveni nadlimitním hodnotám hluku a že tento stav je třeba řešit. Posouzení dle zákonných limitů nebylo provedeno.

### **8) Doporučení WHO**

Argumentace s novými a starými letišti je zcela zavádějící, protože lidé a jejich zdraví jsou stále stejní a pro oba případy doporučení WHO z hlediska ochrany zdraví platí. Pokud se zásadním způsobem rozšiřuje letišti v Ruzyni, tak to evidentně neznamena, že doporučení neplatí a pokud je nelze dodržet, tak je zjevně ohroženo zdraví obyvatel.

Typická připomínka nebyla vypořádána

### **9) Vyhlášení OHP**

Dokumentace i posudek předkládají veřejnosti nesprávné informace:

- v dokumentaci nepravdivé tvrzení o shodě,
- v posudku nepravdivé tvrzení o požadavku orgánu ochrany zdraví na OHP v rozsahu limitních izofon, (požadavek orgánu není doložen, ve stanovisku MZ pouze požadavek na objasnění rozsahu OHP nikoliv na přepracování, přepracování dokumentace provedeno v rozporu se zákonem)
- odkazy na striktní požadavky zákona jsou zjevně nepřesné a matou veřejnost,

Typická připomínka nebyla vypořádána.

### **10) Počty obyvatel**

Přes upozornění veřejnosti a požadavek MŽP počty obyvatel nebyly prověřeny, ve variantě 2020-B jsou počty neúplné, odhady nesprávné. Nejedná se o neshody s jinými prognózami, ale o skutečnost, že prognózovaný stav na Suchdole k roku 2020 byl překročen již v roce 2010, což je fakt.

Typická připomínka nebyla vypořádána.

### **11) Vyhodnocení kumulativních jevů**

Toto vyhodnocení nebylo provedeno a zpracovatel tento fakt ani nezakrývá, typická připomínka nebyla vypořádána.

### **12) Hodnota nemovitostí**

Zpracovatel neřeší připomínku, pouze odkazuje na dokument, který byl předmětem připomínek a nehodnotí správnost nebo nesprávnost hodnocení. Odpověď na otázku, zda dům u dálnice nebo pod letištní drahou má stejnou hodnotu jako dům v klidné lokalitě, je zřejmá i bez studie. Typická připomínka nebyla vypořádána.

### **13) Limity hluku a znečišťování životního prostředí**

Obhajoba tvrzení, že limity hluku nejsou stanoveny jako limity znečištění životního prostředí, je nepřijatelná. Argumenty které zpracovatel uvádí, jsou směsicí citací zákona a polopравdivých tvrzení, z kterých je vyvozen potřebný závěr – vyhnout se posuzování únosnosti záměru na životní prostředí, v tomto případě „za každou cenu“.

Zjevné nepravdy jsou následující:

- životního prostředí nejsou jen složky ovzduší, ...a energie, ale zákon říká jasně – je to vše, co vytváří přirozené podmínky existence organismů včetně člověka,
- vytváření hluku provozem letadel by nemělo být znečištěním životního prostředí - zákon uvádí, že poškozováním životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy,

Máme tedy lidskou činnost, znečišťuje životní prostředí, máme i zvláštní předpis, máme také míru stanovenou nařízením vlády a přesto zpracovatel tvrdí, že MŽP nepřísluší posuzovat vliv hluku na životní prostředí z hlediska únosnosti a že překročení limitů hluku neznamena překračování únosného zatížení. Posouzení únosnosti záměru z hlediska zdraví by mělo být úplně samozřejmé i při neexistenci všech zákonů, argumentaci zpracovatele nerozumíme, typická připomínka však v každém případě nebyla vypořádána.

### **D) Doplnění dokumentace záměru**

Dokumentace záměru byla předložena 4.1.2010 a byly k ní uplatněny zcela zásadní připomínky ze strany dotčených orgánů i veřejnosti, které zpochybnilly správnost a úplnost vyhodnocení vlivů záměru na zdraví obyvatel. Jednou z připomínek bylo i stanovisko Ministerstva zdravotnictví ze dne 15.2.2010, viz výše.

Rozsah nedostatků a chyb v doplněné dokumentaci projednávané v roce 2010 byl i pro zpracovatele posudku zjevně takový, že nebyly řešitelné bez doplnění dokumentace, což je postup jasně definovaný v zákoně č. 100/2001 Sb. - dokumentace se v zákonem stanovené lhůtě vrátí oznamovateli a opět předloží veřejnosti k připomínkování. Zpracovatel posudku dokumentaci tak jak mu ukládá zákon nejen nevrátil, ale sám přistoupil k protizákonnému doplnění a přepracování dokumentace v rámci posudku. Doplnění dokumentace je zjevné, jedná se zejména o přílohy posudku č. 5 a 6, deklarované jako „*přílohy v samostatných svazcích*“.

Zákonem stanovený postup byl ze strany zpracovatele posudku i dokumentace zcela jednoznačně porušen, v rámci předkládaného posudku došlo k přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel, jedné z naprosto zásadních věcí pro rozhodování o záměru.

Zpracovatel posudku v rozporu se zákonem doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru, přestože tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje. Zpracovatel posudku posuzoval dokumentaci doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.

#### **E) Porušení termínů procesu EIA**

V rámci procesu EIA nebyly splněny zákonné termíny, např. termín pro zpracování posudku byl překročen o cca 350 dnů.

#### **F) Nevymezení záměru v územně plánovací dokumentaci**

Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy ani v Zásadách územního rozvoje Prahy a je v rozporu s platným územním plánem VÚC Pražského regionu, údaje v dokumentaci jsou nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k záměru.

#### **G) Posouzení návrhu ochranného hlukového pásma**

Zcela nezákonný je postup zpracovatele při posuzování navrhovaného ochranného hlukového pásma (OHP), protože zpracovatel v rámci posudku zcela přepracoval návrh OHP – proti předané dokumentaci stanovuje jiný rozsah a nové podmínky OHP. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí přepracování dokumentace výslovně zakazuje. Tímto dochází ke změně rozsahu dotčených obcí a území, snižuje se ochrana obyvatel před leteckým hlukem a důsledkem by byla maximální koncentrace provozu do úzkého pruhu území.

#### **H) Nepřehlednost výstupů procesu EIA**

Důsledkem nezákonného postupu a nesprávného posudku je, že z procesu EIA nelze zjistit, komu a v jakém rozsahu hrozí omezení ochrany zdraví a dotčení vlastnických práv zřízením OHP.

#### **I) Dodatečné vypořádání připomínek v posudku za oznamovatele**

Zpracovatel posudku vypořádává v posudku vyjádření k dokumentaci z roku 2007, která měla být vypořádána v souladu s požadavkem MŽP již v doplněné dokumentaci z roku 2009. Místo vrácení dokumentace k doplnění v souladu se zákonem EIA zpracovatel po třech letech napravuje nedostatky doplněné dokumentace.

**Z výše uvedených důvodů nesouhlasíme s hodnocením v části VI posudku, závěry byly učiněny na základě vadné dokumentace, nesprávných vstupních údajů a za cenu porušení zákona EIA. Dokumentace, posudek a navržené stanovisko k záměru "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha-Ruzyně" jsou nesprávné a protizákonné, požadujeme přepracování navrhovaného stanoviska následné vydání nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru.**



## **J) Pochybení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví**

Příloha 5 posudku Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví 20/Ing. DP/2009 „PARALELNÍ RWY 06R/24LPRAHA RUZYŇ“ (dále jen příloha 5) představuje nezákonný pokus o doplnění dokumentace a nemělo by k ní být přihlíženo v rámci posudku ani při veřejném projednání posudku. Přesto pro úplnost uvádíme a zdůrazňujeme, že ani příloha 5 neodstraňuje trvalé nedostatky v hodnocení vlivů na zdraví obyvatel. Jedná se zejména o následující problémy v hodnocení vlivů na zdraví obyvatel:

### **1. Neznalost rozsahu záměru, jeho okolí i vývoji území**

#### **a) nedostatečné podklady o území**

- zpracovatelka vyhodnocení vlivů na zdraví (dále jen zpracovatelka) nadále pracuje s údaji z roku 2006, přičemž v území probíhá rozsáhlá výstavba a tím dochází ke zvýšení počtu obyvatel. Počty osob z roku 2006 jsou zcela zastaralé a neaktuální, pro posouzení vlivu záměru již nevhodné a překonané
- MŽP bylo již v minulých letech upozorněno na problematiku neaktuálnosti posuzovaných dat, která byla způsobena protahováním procesu EIA. V roce 2011 zpracovaný posudek vycházející ze stavů v roce 2006 posuzuje stav zcela odlišný od aktuálního stavu území v okolí letiště. V roce 2005 MŽP požadovalo aktualizaci proti stavu v oznámení k roku 2006, nyní po téměř 6 letech od oznámení záměru se stal stav z roku 2006 již také zcela neaktuální
- rozvoj letiště a jeho vlivy na využití území v jeho okolí (funkce pro bydlení, školy, univerzity, ústavy AV, zdravotní zařízení, ..) není vymezen v územně plánovací dokumentaci. V okolí letiště se v souladu s územními plány nadále staví především obytná zástavba či rozšiřují školské areály. K výstavbě dochází i ve stávajícím ochranném hlukovém pásmu (OHP). V územních plánech Prahy a ani Středočeského kraje není pro území kolem letiště zasaženém leteckým hlukem zaneseno a ani navrhováno omezení výstavby tak, aby cíleně docházelo ke snižování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem, počet obyvatel nadále trvale narůstá,
- počty odhadovaných osob v roce 2020 jsou zjevně podhodnoceny, např. pro Suchdol je v dokumentaci v roce 2020 prognózováno 6.524 obyvatel, ovšem tento počet byl překročen již v roce 2010, kdy ČSÚ uvádí 31.12.2010 6.699 obyvatel. Dále jsou tyto odhady i dle sdělení zpracovatelky odhady neúplnými, některé lokality zcela chybí, např. Lysolaje,
- zpracovatel posudku a ani dokumentace nevymezují a neomezují rozvoj a kapacitu letiště po roce 2020, rozšíření letiště o paralelní dráhu není zaneseno v Zásadách územního rozvoje a v Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy, přičemž se jedná o dlouhodobý záměr na 50 a více let s potenciálem navýšení na 400 000 a více pohybů za rok, který se posuzuje v podstatě pouze k době uvedení záměru do provozu. Jedná se o zjevné porušení principů posuzování vlivů na životní prostředí, ze zákona 100/2001Sb. (EIA) vyplývá, že záměry se posuzují při výstavbě, provozu i jejich

odstraňování, Vládou ČR, Středočeským krajem ani Hlavním městem Prahou nejsou jakkoliv upřesněny požadavky na kapacitu letiště, které by po řádném projednání v rámci Zásad územního rozvoje a Územního plánu Prahy odůvodnily zásah do práv na ochranu zdraví a do vlastnických práv obyvatel v okolí letiště.

#### **b) Nedostatečné a zmatečné vymezení záměru v dokumentaci:**

- zpracovatel posudku k záměru a dokumentace v rozporu s právními předpisy upouští od jakékoliv regulace činností v OHP, nepožaduje omezení využívání území tak, aby docházelo ke snižování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem tzn. nestavět byty, rod. domy, školy, zdravotnická zařízení,
- zpracovatel posudku a dokumentace připouští zvyšování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem v rámci celého navrhovaného OHP bez ohledu na zdravotní rizika a přesouvá odpovědnost na hygienické orgány,
- jednoznačný požadavek MŽP na stanovení maximální kapacity záměru nebyl v dokumentaci opět splněn. Na této skutečnosti nemůže nic změnit ani slovní ekvilibristika v posudku – nadále se posuzuje jakýsi cílový stav provozu k roku 2020, tedy v podstatě zase nejmenší možný provoz pár měsíců po zprovoznění nové dráhy. Letiště s dvěma paralelními drahami a jednou příčnou se zajisté nebuduje na stav provozu k roku 2020 (ekonomický nesmysl), jedná se o dlouhodobý záměr s neomezeným provozem na desítky let,
- zpracovatelka zjevně neměla ani v dubnu 2010 k dispozici změnu návrhu OHP, kterou výslovně navrhuje až posudek a návrh stanoviska a která ve své podstatě znamená jednoznačně nižší ochranu obyvatel před leteckým hlukem oproti návrhu letiště v dokumentaci (!?). Zpracovatelka vlivu hluku na zdraví tedy posuzovala jiný stav záměru, než na který je zpracován posudek.,
- obyvatelé a obce v okolí letiště jsou 5 let informováni o návrhu OHP, který byl náhle posudkem změněn, bez projednání s veřejností a s obcemi, změna návrhu vymezení OHP v rámci posudku je nepřípustná a mate veřejnost, nový "návrh vymezení OHP" není v posudku ani vyznačen,
- nadále přetrvává nedostatek podkladů z hlukových studií o nižších hladinách hluku, zpracovatelka tak nemá k dispozici úplné podklady pro hodnocení vlivů na zdraví.

#### **Shrnutí:**

**V dokumentaci nejsou správné počty obyvatel v okolí letiště, není zřejmý návrh OHP, není zřejmý počet letů, není zřejmá únosnost území, záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací (ÚPD). Zpracovatelka v podstatě nemá co posuzovat a vytvářet za této situace ryze teoretické závěry o vlivu na zdraví je u tohoto dlouhodobého záměru nepřijatelné.**

## **2. Nesoulad s ÚPD**

Zpracovatelka posuzuje území zasažené nadlimitním hlukem, které je zjevně zatíženo jiným rozsahem a rozložením provozu na dráhách, než který je vymezen izofonou 60 dB ve schválené závazné části ÚP VÚC Pražského regionu, část "hlavní výkres" a též výkres "Doprava". Izofony neodpovídají rozložení a rozsahu provozu v dokumentaci záměru a to v noční ani denní době. V případě nové dráhy je nesoulad hlukové zátěže zcela zjevný. Dokumentace a platný ÚP VÚC vymezují co do rozsahu a organizace provozu dva zcela rozdílné záměry.

## **3. Zpracovatelka nehodnotí OHP z hlediska ochrany obyvatel**

### **a) nepřijatelné snížení ochrany zdraví obyvatel**

Posudek v rozporu se zákonem přepracovává dokumentaci záměru a mění navrhovaný rozsah Ochranného hlukového pásma (OHP), viz str. 63 posudku s jednoznačným textem zpracovatele. Posudek mění návrh z dokumentace a zmenšuje OHP výhradně na plochu ohraničenou vypočtenými teoretickými limitními izofonami, které jsou v rozporu se skutečným a měřením potvrzeným stavem.

Tato skutečnost zcela jednoznačně znamená snížení ochrany obyvatel před hlukem, protože provozovatel ani hygienické stanice nejsou schopni garantovat nepřekročení limitní hladiny hluku za hranicí OHP. Při stanovené nepřesnosti měření leteckého hluku +/- 3 dB nelze vyloučit překročení hluku za hranicí OHP a to až ve vzdálenosti řádově km od hranice OHP. Ve smyslu dopisu Ministerstva zdravotnictví ze dne 23. 7. 2007 č.j. 32.0-21.6.2007/23679, kde je jednoznačně v otázkách vydávání stanovisek KHS uvedeno, že nejistota měření musí jít i na základě jednání v této věci dne 9.2.2007 na Min. zdravotnictví k tíži žadatele (viz příloha s kopií dopisu Veřejnému ochránci práv), je takto vymezené OHP zcela nepřijatelné, nejistoty měření jdou k tíži obyvatel.

Z hlediska ochrany zdraví je ponechán návrh OHP, ať již původní nebo přepracovaný, ze strany zpracovatelky zcela bez povšimnutí, přestože právě rozsah a podmínky OHP jsou z hlediska zdraví obyvatel zcela zásadní a přepracovaný zcela nesmyslný návrh OHP jde proti zájmům obyvatel. Aby bylo možné garantovat hluk mimo OHP pod 50 dB, musela by být závazně uplatněna jedna z následujících možností:

- stanoveno, že při kontrole dodržení hlukových limitů při měření hluku na hranici OHP nelze nepřekročit hladinu hluku 47 dB v noci resp. 57 dB ve dne
- rozšířit OHP minimálně na izofonu 47 dB v noci resp 57 dB ve dne a měření provádět na izofoně 50 resp. 60 dB.

Ani tato úprava návrhu OHP však nezohledňuje maximální hladiny hluku v noci mimo OHP a jejich negativní vliv na spánek obyvatel a to i mimo OHP.

### **b) Nejistoty výpočtu, měření i metodiky jdou v neprospěch zdraví obyvatel**

Pochybnosti a nejistoty zpracovatele, nedostatečné podklady, neúplná metodika, včetně nejistoty měření hluku jdou v neprospěch ochrany zdraví, veškerá rizika matematických

modelů, odhadů, ... jdou zmenšením OHP v neprospěch obyvatel. Zmenšení OHP při stejných parametrech provozu bylo provedeno v příčném směru, délka OHP rozhodující pro rozsah provozu zůstala v podstatě zachována. Zpracovatelka zcela ignorovala fakt, že při tomto návrhu OHP, stávající legislativě a způsobech měření hluku dává návrh provozovateli k dispozici dvojnásobnou kapacitu dráhového systému proti posuzovanému stavu. Nejistota měření +/-3db představuje, převedeno na počet letů, dvojnásobek vypočteného množství pohybů, tedy astronomické číslo 550 000 pohybů za rok, aniž by provozovatel porušil hygienické limity hluku. Porušení limitů by bylo zjištěno až při naměření hladin hluku 53,01 dB resp 63,01 dB ve dne na hranici OHP .

#### **4. Nepřezkoumatelnost dokumentace**

Z dokumentace není zřejmé, která část platí, která byla přepracována a která nahrazena, co je doplnění a co všechno vlastně platí. Připomínáme, že přepracování a doplnění je v rámci posudku zákonem zakázáno stejně jako účast zpracovatele dokumentace na zpracování posudku.

#### **5. Skoková zátěž území**

Zpracovatelka zcela opominula další podstatnou skutečnost – na části území Suchdola i dalších obcí se bude jednat o skokové, jednorázové zatížení území nadlimitním hlukem z provozu v rozsahu 150 000 pohybů za rok, což může přivodit řadu velmi závažných potíží. V území se najednou objeví celoroční hluková zátěž, která již nikdy nepřestane - důsledky a zátěž pro lidský organismus jsou evidentně velmi nepříjemné.

#### **6. Opominutí a podcenění maximálních hladin hluku**

Zpracovatel vcelku konzistentně mlčí o maximálních hladinách hluku a neustále bagatelizuje úroveň hladin pod Ln, Laeq do 50 dB, přestože i tyto hladiny hluku pro obyvatele znamenají , že v noci v tomto území přeletí kolem 25 letadel o maximálních hladinách 70 – 80 dB a jednorázový hluk ve vnitřních prostorách staveb tedy v noci i při zavřených „protihlukových“ oknech dosahuje hodnot kolem 40 dB. Maximální hladiny hluku v noci jsou evidentně nejvíce rušivý a zdraví škodlivý prvek leteckého provozu, přesto nejsou v rámci dokumentace a posudku řešeny. Maximální hladiny hluku jsou deskriptor doporučený směrnicí EU právě pro hodnocení nočního hluku. Nebyly však zcela zjevně brány v potaz ani při přepracování návrhu OHP zpracovatelem posudku, protože jeho návrh při stejné intenzitě provozu jednoznačně snižuje ochranu obyvatel v okolí letiště a to i před maximálními hladinami hluku.

#### **7. Nedostatečné, nepřesné a nesprávné hodnocení nočního hluku**

Vliv nočního hluku je v rámci celého vyhodnocení vlivů na zdraví zcela nesprávně analyzován, modelován i hodnocen.

Snadno doložitelná fakta jsou následující:

- noční provoz na letišti se má dle všech informací v dokumentaci snižovat – má se omezit počet nočních letů o 30 % na 40 za noc, předpokládají se tišší letadla,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- stávající OHP končí před zástavbou Suchdola a limity hluku za hranicí OHP nebyly překročeny ani při 49 – 57 pohybech za noc v letech 2006- 2010. Toto potvrzují autorizovaná měření hluku letiště, autorizovaná měření hygienických stanic i 2 zprávy o hlukové situaci na letišti Praha-Ruzyně v letech 2006-2009 dle zák. o civilním letectví.
- rozšiřovat současné OHP nebylo nutné ani při 57 nočních pohybech na letišti a hlučnějších letadlech,
- legislativa je z hlediska výše limitů stále stejná,
- stejná zůstává stará dráha RWY 06L/24R i její osa,

Přesto se v dokumentaci a nyní i v posudku nadále navrhuje prodloužit OHP v ose staré dráhy o více než 2 km až k Vltavě a to právě z důvodu nočního hluku. Navíc nejnověji zpracovatelce vyšlo, že při stejné metodice hodnocení, stejném počtu obyvatel v daném území, stejné zastavenosti, sníženém počtu nočních letů a při provozu tišších letadel bude počet obyvatel zasažených nočním hlukem vyšší než v roce 2006.

Přes výše uvedené zjevné zásadní nesrovnalosti mezi teoretickým hlukovým modelem, návrhem OHP, teoriemi o počtu osob a reálným ověřeným stavem, nebyl tento "hlukový paradox" vysvětlen ani odstraněn.

### **8. Vznik OHP v minulosti**

Stávající OHP bylo navrženo na základě materiálů zpracovaných stejnou odbornou firmou na hluk na letecký hluk jako současný návrh v dokumentaci. V době přípravy a vyhlášení OHP před 12 lety hlukové modely počítaly s mnohem nižším provozem, s jinými podmínkami nočního provozu (pravidlo 3+3 pohyby za noční hodinu), navíc ještě v podmínkách o 5 dB vyšších hlukových limitů. Tehdy navržené OHP ale platí dodnes a:

- prokazatelně bez problémů vyhovuje pro noční provoz i při 57 pohybech za noc,
- prokazatelně a s rezervou vyhovuje i pro denní provoz 160 000 pohybů za rok,
- přestože i v době vyhlášení OHP platil zákon 100/2001 Sb., žádná EIA neproběhla, stejně jako neproběhla ani při postupném navyšování provozu v minulých letech,
- přestože se provoz na letišti zvýšil za posledních 10 let ze 100 000 na 175 000 pohybů za rok, OHP z roku 1999 stále vyhovuje a to i při přísnějších hlukových limitech (snížení limitu o 5 dB znamená pro provozovatele možnost méně než polovičního provozu!)
- zejména denní provoz by z hlediska rozsahu současného OHP mohl být i dvojnásobný, aniž by provozovatel narazil na prokazatelné překročení limitů hluku mimo OHP,
- přes zvýšení provozu na 175% původního stavu nikoho nenapadlo ani nenutilo (při platnosti stejného zákona o posuzování vlivů na životní prostředí) posuzovat nárůst provozu na letišti Praha-Ruzyně procesem EIA.

V roce 1999 bylo evidentně rovněž navrženo předdimenzované OHP neodpovídající tehdy posuzovanému provozu a nyní je opět navrhováno OHP na kapacitu, která neodpovídá deklarovanému provozu, která může být násobně vyšší než stav udávaný v dokumentaci jako cílový stav k roku 2020. Zpracovatel posudku se od provozu po roce 2020 distancuje a uvádí:

**a) při navýšení provozu bude nová EIA**

- zákon ale formuluje tuto povinnost velmi volně, neupravuje ani podmínky pro vznik této povinnosti, v minulosti to bylo provozovatelem zcela ignorováno, viz výše,
- jestliže bude vše v souladu se zákonem v důsledku rozsáhlého návrhu OHP, nebude důvod pro novou EIA,
- posudek žádnou povinnost provést EIA zaručit, slíbit ani uložit nemůže,

**b) cílová kapacita k roku 2020 je maximální kapacita**

- posudek nemůže měnit nebo předefinovávat dokumentaci, zejména nemůže posuzovatel dle potřeby upravovat předmět posuzování,
- tato "kapacita" je i dle posudku maximální pouze pro proces EIA a jen k roku 2020, další roky předkládaná EIA výslovně neřeší,
- maximální nebo požadovaná kapacita letiště není nikde stanovena,

Nové posouzení EIA, jak uvádí zpracovatel posudku (str. 121) nemusí již být nikdy provedeno, protože zejména při neskokovém nárůstu provozu a velkém OHP tato povinnost provozovateli ani nevznikne. Jedná se o opakování stejného scénáře jako v roce 1999, jehož hlavním záměrem je nyní vytvořit rozsáhlé OHP.

**9. Hodnocení "variant"**

Úvodem je nutno uvést na pravou míru název "varianta" užívaný ve vyhodnocení v příloze 5 posudku – Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví. Zcela jednoznačně se nejedná o variantu záměru, který je předkládán a hodnocen jako invariantní, ale o pouhé vytvoření druhého, zcela nereálného stavu počtu obyvatel předmětného území v roce 2020. Manipulace s pojmem varianta je velmi zavádějící pro veřejnost, protože ve vyhodnocení v příloze 5 se nejedná o hodnocení, výběr či doporučení nějaké varianty, ale o posouzení vlivů na zdraví obyvatel po realizaci předkládaného invariantního záměru a srovnání se současným stavem území.

Dále k posuzování "variant":

- posuzovány jsou různé stavy území a provozu, přičemž stav z roku 2006 již není aktuální a pravdivě nevypovídá o současném stavu území (rozvoj bydlení 2006 – 2009),
- nemá žádný význam zkoumat vliv záměru v roce 2020 na stejný počet obyvatel, jaký byl v roce 2006, protože takový stav nikdy nenastane. Vypovídací hodnota srovnání je v případě, kdy nejsou varianty záměru ani provozu a nehledá se optimální řešení, prakticky nulová,

- vytváření teoretických stavů území, které prostě nemohou nikdy nastat je zbytečné a jejich použití pro hodnocení vlivů záměru na zdraví z hlediska počtu osob zasažených hlukem je zcela nesmyslné.
- variantu s nárůstem obyvatel k roku 2020-B, v dokumentaci zcela zjevně podhodnoceným, dokonce nepovažuje zpracovatelka ani za nutnou doplňovat, protože *"se ukázala v průběhu zpracování značně zkreslující a bez výpovědní hodnoty"*. Bez komentáře.
- není chybou veřejnosti ani úřadů, že oznamovatel protahuje proces EIA a není schopen předložit řádnou a aktuální dokumentaci a pořídít si podklady - vymlouvat se na nedostatek podkladů je po 6ti letech přípravy dokumentace nepřijatelné,
- opakovaně se projevuje skutečnost, že bez vymezení záměru v územní plánovací dokumentaci (ÚPD) nelze reálně posoudit záměr na stupni EIA, protože pro to prostě nejsou podklady. Zpracovatelka evidentně neví, jaký záměr má posuzovat a jaký rozvoj území je předpokládán v okolí letiště. Místo toho se utápí v teoretických úvahách typu – jestliže by byl počet obyvatel z roku 2006 (již dávno překonaný) stejný i v roce 2020, tak ...

Vyhodnocení v příloze 5 je nesmyslně založeno zejména na podivném srovnávání obyvatel zasažených hlukem v roce 2006 (stavu 5 let starého) se stavem, který nemůže nikdy nastat (2020-A). Srovnání se stavem počítajícím s reálným nárůstem obyvatel v roce 2020 (2020-B), tedy zjevně a jednoznačně potřebné a naprosto základní srovnání, nemohla totiž zpracovatelka provést, protože po 6 letech přípravy dokumentace nemá z několika lokalit k dispozici podklady o počtu obyvatel a v jiných lokalitách jsou tyto údaje zoufale nepřesné (např. podklady v příloze uvádějí pro Suchdol odhad pro 2020B – 6524 obyvatel – skutečnost k 31.12. 2010 – 6699 obyvatel !, odhad z roku 2009 byl tedy překročen již po dvou letech ...). Hodnocení vlivu na obyvatelstvo v roce 2020 je vzhledem k fatálním chybám a použitým "předpokladům" neúplné a nepoužitelné pro rozhodování o zdraví obyvatel.

## **10. Závěr přílohy 5 posudku „PARALELNÍ RWY 06R/24L-PRAHA RUZYŇĚ“ – Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, 20 /Ing. DP/2009**

### **K jednotlivým bodům závěru přílohy 5 posudku:**

#### **ad 2) závěry jsou nepřesné a zavádějící:**

- odhadovat stav v jednotlivých lokalitách Suchdola je bez znalosti závazných příletových a odletových tratí velmi problematické, zejména v případě startů jsou trasy nevypočitatelné a v posudku je dokonce uvedeno, že se počet startů nad Suchdolem má proti současnému stavu zvýšit, (odůvodňuje se tím rozsáhlost OHP, proč by tomu tak ale mělo být se již neuvádí)
- zátěž jižně od letiště se sníží z minimální na ještě menší za cenu koncentrace provozu do jednoho obydleného území – jižně od letiště vadí v obydleném území cca 7% celkového provozu, na východ a západ od letiště nevadí 47 % provozu,

**ad 3) Zpracovatel konstatuje, že se mírně sníží zátěž území nočním hlukem.** Jedná se o zjevnou nepravdu či záhadu, z dokumentace i z posudku jednoznačně vyplývá předpoklad zvýšení nejvýše rušivého nočního hluku v této oblasti a právě z tohoto důvodu se zde zásadním způsobem prodlužuje OHP, noční izofona 50 dB je prodloužena na stávající dráze o 2 km až k Vltavě.

Není ani pravda, že počet nočních letů bude na hlavní dráze 06L/24R omezen na max. 40 pohybů, dokumentace uvádí 40 letů v charakteristickém dni (půlroční průměr), posudek sice uvádí max. za noc 40 letů, ale pouze plánovaných (sloty), skutečnost tedy může být opět jiná. Potvrzuje to paralelní požadavek v posudku na dodržení tzv "hlukové kvóty" odvozené právě od hranice rozšířeného OHP.

**ad 4) Tvrzení, že hluková zátěž území Suchdola zůstane přibližně zachována je zjevně nepravdivé.** Pokud by toto platilo, postačovala by zcela jednoznačně současná délka OHP, která vyhověla i při 57 nočních letech v roce 2008. V dokumentaci i v posudku se ale v rozporu s výše uvedeným tvrzením OHP a limitní izofona prodlužují na stávající dráze o 2 km až k Vltavě. Noční hluk je naopak jediným důvodem rozšíření území s nadlimitním hlukem a důvodem prodloužení OHP v tomto území. Plocha s nadlimitním nočním hlukem se zvětšuje, počet obyvatel zasažených nočním hlukem ale dle zpracovatelky klesá. Toto konstatování poklesu osob exponovaných hlukem o 1 479 (v příloze 5 posudku na str. 52 ) je zakončeno výmluvným otazníkem. Žádnou rozumnou odpověď na tento otazník bohužel nemáme.

**ad 7) Po 6 letech přípravy dokumentace EIA nemá zpracovatelka podklady o území ohraničeném izofonami 40 – 50 dB důležitými z hlediska rušení spánku** a touto skutečností obhajuje podhodnocení údajů o počtu osob rušených ve spánku. Uváděný důvod, proč nejsou k dispozici podklady, je zjevně účelový a neobhajitelný. Zpracovatel tvrdí, že hluk z letecké dopravy bude přemaskován hlukem pozadí, který je vyšší než  $L_{Aeq} = 40-45$  dB z letecké dopravy. Pokud by si zpracovatel uvědomil, že v noci bude venkovní hluk za oknem dosahovat 20 - 30 x za noc hodnoty 70 – 80 dB, teorie o pozadí by rázem vzala za své. Veřejnost je trvale matena uváděním údajů o průměrných hladinách hluku za 8 hodin, zde v souvislosti s hlukovým pozadím.

Přemaskovat hlukem z pozadí noční průlet letadla se zatím na Suchdole, v Horoměřicích, na Bílé Hoře, v Jenči, Kněževsi, Přední Kopanině ani v rámci EU zatím nikomu nepodařilo – lze ověřit v terénu i bez přístrojů. Zpracovatel v otázce rušení, obtěžování i zdravotních rizik pomíjí vliv maximálních hladin hluku (doporučený deskriptor dle směrnice EU právě pro noční hluk), které se zcela jasně zásadně projevují ve vnitřních chráněných prostorech budov i při průměrných hladinách 40 – 45 dB. Ořezání OHP v posudku při stejném rozsahu provozu je projevem naprosté neznalosti působení zejména nočního hluku na zdraví obyvatel. Doporučujeme zažít v ložnici dvacetkrát až třicetkrát za noc po dobu několika let jednorázový letecký hluk o max. hladině kolem 40 dB při zavřených oknech a následně teprve potom zvažovat rozsah nočního provozu v obydleném území.

Zpracovatelka uvádí, že zcela nevhodná je lokalita Na Padesátníku, kde prý dosahují max. hodnoty hluku až 80 dB. Bohužel se zpracovatel neobtěžoval zjištěním max. hodnot dle



autorizovaných měření letiště např. na Starém Suchdole – i zde se totiž max. hodnoty blíží 80 dB a někdy jsou i překročeny, v Horoměřicích je situace ještě horší.

Závěr zpracovatelky neodpovídá hlukovým studiím, které jednoznačně vymezují podstatně větší území zasažené nadlimitním hlukem, navíc vychází z nesprávných údajů o obyvatelích. Tento zcela zásadní rozpor u hodnocení nejvíce nebezpečného nočního hluku se táhne celým procesem EIA již od roku 2005 a dosud nebyl odstraněn. Zdravotníci tvrdí, že počet osob zasažených hlukem se sníží, odborníci na hluk rozšiřují OPH kvůli nárůstu nočního hluku.

Zpracovatelka se snaží odvrátit pozornost od absence územního plánování a trvalého nárůstu počtu obyvatel v okolí letiště, tedy od skutečnosti, že toto území není již dávno vhodnou lokalitou pro neomezený rozvoj letecké dopravy. Zpracovatelka si vytváří pro hodnocení zcela nesmyslné vstupní podmínky a na jejich základě vyvozuje mylné závěry.

**ad 8, ad 9) Zpracovatelka v bodě 8 uvádí zvýšení počtu vysoce obtěžovaných osob, v bodě 11 avizuje mírné až střední negativní vlivy na území, ale v bodě 9 překvapivě uvádí snížení rizika onemocnění chorobami srdce, krevního tlaku. Jedná se snad o léčbu hlukem? Provoz proti roku 2006 se přitom zvýší o 100 000 letů (!), počet obtěžovaných a rušených se i při nesprávných podkladech zpracovatelky také zvýší a rizika klesnou?**

**ad 11) Tvrzení o zlepšení situace v noční době je vzhledem k předpokládanému soustředění veškerého nočního provozu na starou dráhu - nad Horoměřice a prodloužení OHP právě z důvodu nočního hluku trvalou kuriozitou procesu EIA.**

#### **Shrnutí k závěru přílohy 5 posudku**

**Závěr obsahuje pouze dílčí informace zjištěné na základě zcela nesprávných a neúplných vstupních údajů, žádným způsobem nehodnotí únosnost záměru z hlediska zdraví obyvatel, zda je či není záměr přijatelný pro okolní obydlené území a za jakých podmínek. Veškeré i dílčí závěry at' již správné nebo chybné jsou samotnou zpracovatelkou relativizovány odkazy na nedostatečné podklady, nejistoty, atd.**

**Vyhodnocení vlivů na zdraví vypracované na základě stavu obyvatel k roku 2006 a stavu provozu pouze k roku 2020 navíc bez uvažování evidentního a prokázaného nárůstu obyvatel obsahuje věcná pochybení a vyhodnocení považujeme za nesprávné.**

#### **K) Neposouzení únosné míry zdravotních rizik**

V celé dokumentaci i v posudku chybí vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, přestože je tento zákon velmi často citován. Nebylo provedeno jednoznačné vyhodnocení, zda záměr splňuje platné hygienické limity či nikoliv, v jakém případně rozsahu, kolik obyvatel bude takto postiženo a zda je překročení hygienických limitů přípustné či nikoliv a za jakých podmínek. Veškeré údaje o vlivech na zdraví jsou vztahovány k deskriptorům, pro která není v ČR stanovena celospolečensky únosná míra ohrožení zdraví, posudek dokonce výslovně uvádí, že nehodnotí hygienické limity, které tuto míru ohrožení zdraví v ČR stanovují.

Vzhledem k tomu, že pro orgány hygienické služby nejsou relevantní teoretické modely ani akademické úvahy o dílčích vlivech hluku, ale pouze zákonem stanovené limity a ukazatele, dokumentace neposkytuje dostatek podkladů pro vyjádření příslušných orgánů ochrany zdraví ani neposkytuje podklad pro případná další řízení. Autoři se nad rámec zákona zabývají vědeckými problémy a nejistotami všeho druhu, ale základní posouzení dle platných hygienických limitů provedeno nebylo. Právě hygienické limity jednoznačně a závazně stanovují celospolečensky přijatelnou úroveň zdravotních rizik a není důvod je jakkoliv nahrazovat nezávaznými teoriemi vytvořenými na základě chybných vstupních dat. Navrhovaný vznik OHP totiž rozhodně neznamená, že pro tyto obyvatele by měla platit jiná kritéria pro hodnocení zdravotních rizik z hlukové zátěže.

Většina teorií o vlivech a různých účincích na zdraví byla nebo měla být zohledněna při přípravě hlukových limitů dle nařízení vlády 148/2006, které souhrnně stanovují přijatelnou míru ohrožení lidského zdraví ať již v okolí letiště nebo komunikace. Z tohoto pohledu není vůbec zřejmé, proč se zpracovatelé pouštěli do složitých hodnocení, které nevedly a ani nemohly vést k žádným praktickým závěrům. Pokud chtěli vyvrátit správnost hygienických limitů nebo je nahradit něčím jiným, jaksi mimo rámec zákona, tak se jim to zjevně nepodařilo.

**L) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010** (příloha 1 posudku, vzhledem k množství různých posudků dále jen „posudek na posudek“)

**K tomuto posudku na posudek je možné uvést:**

**a) Není uvedeno, kdo byl objednatelem posudku** a zda se nejedná o další doplnění dokumentace. Posudek na posudek obsahuje nové tabulky s dalšími počty obyvatel, navrhuje změny závěrů do dokumentace (?) a chybí vlastní posouzení správnosti a úplnosti vyhodnocení vlivů na zdraví.

**b) Posudek na posudek přímo konstatuje, že dokumentace byla doplňována.**

**c) Vzhledem k nesplnění požadavků uvedených v bodě K) Neposouzení únosné míry zdravotních rizik** je i tento posudek na posudek **zatížen neodstranitelnými chybami ve vstupních údajích**, toto ovšem není v posudku na posudek uvedeno.

### **1. Identifikace a charakterizace nebezpečnosti**

- zpracovatel konstatuje, že u vlivů na zdraví **nebyly uvedeny všechny negativní účinky hluku**, např. dle jeho názoru chybí zhoršení řečové komunikace, synergické účinky hluku, zvýšení celkové nemocnosti, ...ale v dokumentaci jsou uvedeny, v doplnění ne – ani zpracovateli není jasné, k čemu se vyjadřuje,
- opakuje se zde předpoklad z dokumentace, že u leteckého provozu se nepředpokládá nízkofrekvenční hluk – není to vyloučeno, není uveden odkaz na studie, pouze se to předpokládá, přestože se proti tomuto hluku nelze chránit,

- omezit hodnocení vlivu na zdraví pouze na obtěžování, rušení spánku a kardiovaskulární onemocnění je zcela nesprávné – kde je řečová komunikace, synergie hluku, duševní zdraví, celková nemocnost, ... **Hodnocení je neúplné, záměrně je potlačeno hodnocení podle hygienických limitů**, které by měly zohlednit celkové působení hluku a stanovit přijatelnou úroveň rizika. Předkládané hodnocení je neúplné a nesprávné.
- mnoho teoretických informací o metodách hodnocení, které ale nebyly v dokumentaci použity – viz synergie hluku, kde je hezký příklad teoretického výpočtu, který ale nebyl v dokumentaci pro záměr vůbec využit, **synergie nebyla vůbec hodnocena**, přestože jsou zde přetíženy komunikace všech tříd včetně plánovaného okruhu kolem Prahy,
- zpracovatel uvádí, že i při dodržení limitů hluku je 20% obyvatel rušeno leteckým provozem ve spánku a že se před tímto rušením nelze chránit, dále uvádí **podcenění vlivů u nižších hladin nočního hluku**, žádné závěry však z toho nejsou vyvozeny,

## 2. Hodnocení expozice

Stejně jako v případě dokumentace obsahuje **nepřesné, neaktuální a neúplné informace**,

## 3. Charakterizace rizika

Není zřejmé, proč se zpracovatel stejně jako zpracovatelka přílohy 5 pokouší vymyslet (neúspěšně) nové ukazatele zdravotních rizik. Zpracovatel není a nemůže být schopen na základě neúplného hodnocení rizik posoudit, zda a jaký počet osob je přijatelný – žádný takový ukazatel není, za tímto účelem byly z hlediska celospolečensky přijatelných rizik vytvořeny v ČR limity hluku, které právě přijatelnou míru zátěže a zdravotních rizik upravují. Navíc:

- zpracovatel se výslovně **distancuje od hodnocení dle hlukových limitů** (str. 8),
- překvapivě tvrdí, že se posuzují změny hlučnosti a počtu exponovaných obyvatel, ale **celé posouzení je založeno na „zmrazení“ počtu obyvatel k roku 2006**,
- **počty obyvatel v tabulkách jsou opět neaktuální** a navíc opět chybí některé lokality, OHP je také jiné, ...
- **noční hladiny pod 45 dB**, označené zpracovatelem jako rušivé, nejsou zahrnuty do hodnocení,
- píše se o variantách, které nejsou variantami, **nemožná varianta bez nárůstu obyvatel je označena jako příznivější**,
- zpracovatel uvádí, že **snaha o přesné vyjádření rizik se „příliš nepovedla“**, doporučuje pouze relativní vyjádření v % nárůstu onemocnění. proč by měla být procenta lepší než absolutní čísla vypočtená z těchto procent, není zřejmé,
- opět uvádí na str. 10, že **nejsou zahrnuty osoby v pásmech pod 45 dB**, a že tedy ani procenta vlastně nejsou správná.

Jedná se o dílčí, neúplné charakteristiky rizik zatížené nejistotami všeho druhu.

#### 4. Analýza nejistot

Pochybnosti z připomínek k dokumentaci nebyly vyvráceny, ale naopak:

- **nejistota u hodnocení synergie je absolutní, protože synergie nebyla provedena,**
- **počty osob nesprávné ve všech směrech,**
- dozvídáme se, že „cílem expertízy bylo zhodnotit míru únosnosti území pro předpokládaný nárůst obyvatelstva“ a že
- „nedojde k nárůstu hlukové expozice, ale k výraznému nárůstu počtu obyvatel exponovaných hlukem“,

K tomu:

- o únosnosti v jakékoliv podobě dokumentace ani posudek nic neříká a proto **nevíme, jaký počet obyvatel je pro letiště či zpracovatele únosný**, aby se letiště mohlo rozvíjet a počty infarktů byly přiměřené,
- jestliže po nárůstu počtu pohybů na letišti o 100 000 za rok (o 57%) soustředěných do úzkého pruhu území nedojde k nárůstu hlukové expozice, proč by se prodlužovalo OHP? Proč zpracovatelce i při imaginárním zmrazení počtu osob na úroveň roku 2006 stoupá v roce 2020-A počet obyvatel zasažených hlukem?

#### 5. Shrnutí výsledků, závěr

**a) zpracovatel z něčeho vyvozuje, že platí pouze závěr v příloze 5 posudku**, nikoliv závěry v příloze 20 dokumentace – posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z prosince 2009. Existují tedy 2 závěry posouzení vlivu hluku na zdraví a zjevně není jasné zda platí oba, jeden či některý pouze částečně. Stejně lze ovšem prohlásit i o textu v dokumentaci – platí v plném rozsahu, nebo částečně, co je doplněno a co je přepracováno – z dokumentace a posudku nelze tyto zcela zásadní věci zjistit.

**b) zpracovatel navrhuje doplnit závěr posouzení vlivů na zdraví**, neříká ovšem který závěr a jak by se mohl v rámci posudku změnit závěr v dokumentaci není z textu jasné již vůbec,

**c) zpracovatel chybně a bez připomínek akceptuje závěry ze srovnání stavu v roce 2006 a nereálné „varianty“ 2020-A**

**d) zpracovatel se chybně ztotožňuje se zjevně nesprávnou teorií, že přelet letadla v blízkosti letiště je v noci přemaskován hlukem pozadí (!?)** a že není třeba toto řešit,

**e) přestože zpracovatel požaduje doplnit závěry o podstatné body, zpochybňuje počty obtěžovaných obyvatel, navrhuje omezení výstavby u leteckých tratí, avizuje zhoršení řečové komunikace ve školách, obytných domech**, závěr posudku na posudek konstatuje, že závěry zpracovatelky lze přijmout.

Vzhledem k nedostatkům popsaných výše v části E) jsou tak **posudek v dokumentaci, doplnění v posudku (Příloha 5) i posudku na posudek (Příloha 1) nepřezkoumatelné. Vzhledem k absenci posuzování zdravotních rizik dle zákonných parametrů a bez prověření únosnosti území pro tento typ záměru je vyhodnocení vlivů na zdraví rovněž zjevně neúplné.**

#### **M) Vlastní posouzení vlivů záměru v posudku**

Posudek, předložený k vyjádření veřejnosti a dotčeným orgánům, a celá dokumentace jsou v části posuzování vlivů záměru na veřejné zdraví velmi nepřehledné vlivem doplňování a přepracování dokumentace. Není zřejmé, zda se posudek vztahuje k původní dokumentaci nebo k dokumentaci, která byla v rozporu se zákonem č. 100/2001 Sb. (EIA) doplněna. Není ani zřejmé, zda původní dokumentace platí či zda je nahrazena a v jakém rozsahu a které závěry jsou ve vztahu k ochraně zdraví platné.

Posudek se zabývá, jak zpracovatel sám uvádí, akademickými otázkami problematiky zdravotních rizik. Zcela záměrně opomíjí platné hlukové limity a únosné zatížení území. Posudek neobsahuje informaci o tom, zda je či není dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika ohrožení zdraví obyvatel. Únosnost území nebyla přes výslovný požadavek MŽP posouzena vůbec.

#### **Vypořádání:**

A) Byly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZdr) z roku 2010 – viz vyjádření MZdr.

Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.

B) Dokumentace byla řádně posouzena posudkem dle zák. č. 100/2001 Sb. a posudek ji vyhodnotil jako úplnou a dostatečnou pro posouzení dle zák. č. 100/2001 Sb.

C) Posudek EIA provedl vypořádání připomínek v souladu s ustanoveními zák. č. 100/2001 Sb.

D) Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

E) Vzhledem k vysoce nadstandardnímu rozsahu záměru a velmi velkému počtu vyjádření, která byla nutno vypořádat, nemohly být správní lhůty po dohodě s MŽP dodrženy.

F) Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

G) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých

obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

H) Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP.

I) Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení neukládá zpracovateli doplněné dokumentace EIA vypořádat připomínky k původní dokumentaci EIA. Naopak tento zákon ukládá zpracovateli posudku EIA vypořádat všechna došlá vyjádření k dokumentaci EIA a nerozlišuje mezi původní dokumentací EIA a doplněnou nebo přepracovanou dokumentací EIA.

J) Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika). Posouzení zdravotních rizik bylo provedeno dle odst. 3) zákona č. 258/2000Sb., dle mezinárodních metodik doporučených WHO a dle požadavků příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví (viz vyjádření MZdr).

K) Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika). Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů.

L) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010 byl objednáán zpracovatelem posudku EIA dle § 9 odst. 4. Tento dílčí podklad byl objednáán proto, že zpracovatel posudku EIA je autorizovanou osobou pro EIA, není však autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik expozice hluku a osobou způsobilou pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, což je zpracovatel citovaného oponentního Posudku na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010.

Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

M) Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

### Vzor č. 1

1. Posudek nesprávně hodnotí dokumentaci jako úplnou a správnou. Dokumentace nebyla zpracována v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti. Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

- nerespektování požadavků MŽP a dotčených orgánů,
- nedostatečné a nesprávné vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel
- nestanovení maximální kapacity letiště,
- neposouzení maximální únosnosti území
- neposouzení variant provozu a umístění dráhy, letiště
- neposouzení provozu po roce 2020

2. Zpracovatel posudku v rozporu se zákonem doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru, přestože tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje. Zpracovatel posudku posuzoval dokumentaci doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.

3. V rámci procesu EIA nebyly splněny zákonné termíny, např. termín pro zpracování posudku byl překročen o cca 350 dnů.

4. Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném územním plánu Prahy ani v zásadách územního rozvoje Prahy a je v rozporu s platným územním plánem VÚC pražského regionu, údaje v dokumentaci jsou nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k záměru.

5. Zcela nezákonný je postup zpracovatele při posuzování navrhovaného ochranného hlukového pásma (OHP), protože zpracovatel v rámci posudku zcela přepracoval návrh OHP-proti předané dokumentaci stanovuje jiný rozsah a nové podmínky OHP. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí přepracování dokumentace výslovně zakazuje. Tímto dochází ke změně rozsahu dotčených obcí a území, snižuje se ochrana obyvatel před leteckým hlukem a důsledkem by byla maximální koncentrace provozu do úzkého pruhu území.

6. Důsledkem nezákonného postupu a nesprávného posudku je, že z procesu EIA nelze zjistit, komu a v jakém rozsahu hrozí omezení ochrany zdraví a dotčení vlastnických práv zřízením OHP.

7. Posudek se vůbec nezabývá otázkou zvýšeného a hlavně pravidelného hlukového zatížení u domácích a v zajetí a pro zemědělskou výrobu chovaných druhů zvířat (zvláště pak v Pražské ZOO!!) u nichž navrhovaným řešením jednoznačně dojde k zvýšené stressové zátěži, jenž bude vyvolána omezenou možností unikových reakcí. Trvalá stressová expozice může u

takových zvířat vyvolat metabolické poruchy, které mohou být dále původcem dalších onemocnění somatického i nervového charakteru (stálá zátěž CNS). Bude docházet i ke zvýšenému výskytu nádorových onemocnění a ke zvýšení poruch reprodukčních.

8. Pro dokreslení atmosféry kolem vztahů mezi provozovateli letiště a obyvateli zasažených lokalit uvedu příklad Letiště Praha organizovalo setkání s občany z nichž jedno proběhlo v restauraci Na faře v Praze 6 na Hanspaulce. Výslovně nám bylo tvrzeno, že jsou a budou dodržovány letecké koridory; že jsou k tomu letecké společnosti motivovány, že to technicky ani jinak nejde atd. V reálu všechna tato setkání jsou pouze jakési marketingové manévry betonářských a dalších lobby, lidí kteří bydlí jinde a dobře se baví našimi obavami. Letiště Praha mělo ( možná ještě má ) telefonickou linku kam bylo možné volat a podat stížnost na nedodržování pravidel „pravidel hry“ v pohybu letadel v rámci stanovených koridorů. Pokusil jsem se letos jeden jarní večer zareagovat na přelet velkého čtyřmotorového letadla velmi nízko přímo nad Hanspaulkou 2,5 km od Pražského Hradu, nahlásil jsem s přesným uvedením data i hodiny toto jedno z mnoha porušení vymezené trasy leteckých koridorů včetně uvedení čísla telefonu na mě. Samozřejmě reakce žádná, nikdo se ani telefonicky s vysvětlením neozval. A to nám stále dávají do poštovní schránky nějaké letáky „SPOLU“ o tom jací jsme všichni velcí kamarádi a jak nám bude s přestavbou Prahy na jedno velké letiště dobře. A to žádná druhá dráha nestojí. Jak to bude vypadat, až se postaví. To že někdo zaplatí nějaká plastová protihluková okna je naprostý nesmysl.

Odkazy na webových stránkách Letiště Praha na 60. a 70. léta v souvislosti s neodvratností současné situace jsou zavádějící. Proč tam ty předimenzované terminály v 90-tých letech a předešlém desetiletí stavěli? Mohli je postavit logicky jinak, aby současné situaci předešli. Letiště ve Vodochodech může klidně převzít část leteckých výkonů a vše bude dobře fungovat. Ve Vodochodech je diskuse o zasažení hlukem jednotlivých budov a to že se odepisuje Část Prahy s desítkami tisíc starousedlíků není bráno do hry.

Vzhledem k výše uvedenému jsou dokumentace, posudek a navržené stanovisko nesprávné a protizákonné, a proto požaduji vydání nesouhlasného stanoviska Ministerstvem životního prostředí ČR k záměru Letiště Praha.

### **Vypořádání:**

1. Dokumentace byla řádně posouzena posudkem dle zák. č. 100/2001 Sb. a posudek ji vyhodnotil jako úplnou a dostatečnou pro posouzení dle zák. č. 100/2001 Sb.
2. Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.
3. Vzhledem k vysoce nadstandardnímu rozsahu záměru a velmi velkému počtu vyjádření, která byla nutno vypořádat, nemohly být správně lhůty po dohodě s MŽP dodrženy.
4. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.



5. Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

6. Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP.

7. Součástí dokumentace je vyjádření ZOO Praha, které dokládá, že dosud nebyly detekovány žádné vlivy leteckého provozu na jimi chované druhy zvířat. Vzhledem k tomu, že v prostoru ZOO se nepředpokládá významné zvýšení vlivů hluku oproti stávajícímu stavu, lze předpokládat, že vlivy uvažovaného záměru se také významně neprojeví.

Pro domácí a v zajetí a pro zemědělskou výrobu chované druhy zvířat nejsou stanoveny žádné hlukové limity, a proto zde bylo aplikováno vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, které bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika).

8. Realizace uvažovaného záměru umožní podstatně lepší minimalizaci vlivů na ŽP než současný stav. V souvislosti s procesem EIA dochází k zásadnímu omezení nočního provozu.

### **Vypořádání:**

V rámci procesu EIA byla stanovena řada podmínek k minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP. Omezen je počet pohybů, denní i noční provoz, stanoveny podmínky pro provoz, včetně omezení pro jednotlivé kategorie letadel

A) Synergie vlivů na ŽP byla řádně provedena dle stávající legislativy.

B) Modře je vyjádřen názor zpracovatele tohoto posudku. Nízkofrekvenční hluk nebude zdrojem překročení příslušných hygienických limitů.

### **OS**

#### **Občanské sdružení Meluzína**

##### **A) Vypořádání připomínek dotčených orgánů a veřejnosti**

**Zpracovatel posudku nehodnotil úplnost dokumentace a to zejména ve smyslu připomínek a požadavků Ministerstva životního prostředí (MŽP), Ministerstva**

## **zdravotnictví (MZ) a vypořádání připomínek veřejnosti, které vplynuly z projednávání dokumentace v r. 2008.**

### **1. Nesplnění požadavků MŽP**

MŽP ve svém stanovisku z 13.3.2008 pod zn. 21550/ENV/08 MŽP na úvod uvedlo „*zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat, je nutné tuto dokumentaci doplnit tak, aby zpracovatel posudku měl k dispozici veškeré údaje*“ a požadovalo doplnit dokumentaci např. o:

- a) stanovit maximální kapacitu a limity záměru – **nebylo splněno**
- b) stanovit maximální únosnost území – **nebylo splněno**
- c) stanovit meze pro růst letiště – **nebylo splněno**
- d) vyhodnotit maximální možný rozvoj letiště – **nebylo splněno**
- e) prověřit a doložit varianty (dráhy, nákladní dopravy, přeměny letiště) – **nebylo provedeno**
- f) variantně posoudit různé kombinace provozu na dráhách – **nebylo splněno**
- g) vyhodnotit kumulativní vlivy - **nebylo provedeno**
- h) prověřit množství obyvatel - **nebylo provedeno**
- i) vypořádat veškeré připomínky a požadavky ve vyjádřeních k dokumentaci – **nebylo splněno**

Na závěr MŽP opakovaně uvádí „*Doplněná dokumentace musí zohlednit a vypořádat veškeré relevantní připomínky a požadavky obsažené ve vyjádřeních ...*“.

Posudek se k jednotlivým požadavkům ani k vyjádření MŽP jako celku nevyjadřuje, toto stanovisko, nejdůležitější pro hodnocení doplnění dokumentace, není v posudku ani uváděno. Je zjevné, že bez splnění výše uvedených požadavků na doplnění nelze v podstatě záměr vůbec posoudit a navrhnout stanovisko k záměru. Že požadavky MŽP nebyly při doplnění dokumentace splněny, je naprosto zjevné ze samotného textu posudku, viz např. protizákonné doplňování dokumentace až v rámci posudku, zjevné dlouhodobé obcházení únosnosti území, přepracovávání dokumentace (návrhu OHP), dodatečné vypořádávání připomínek z projednání v roce 2008 až v rámci posudku, pokus nějak naformulovat pro účely posudku maximální kapacitu, nesprávné a neúplné počty obyvatel v dokumentaci i v příloze 5 posudku, atd. Zpracovatel posudku ani přes porušení zákona (termín, doplňování dokumentace) neobhájil úplnost a správnost dokumentace.

### **2. Nesplnění požadavků Ministerstva zdravotnictví**

MZ jako dotčený úřad ve svém vyjádření (str.419 posudku) doporučuje v rámci posudku doplnit hodnocení zdravotních rizik o další variantu, aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, objasnit rozsah navrhovaného pásma a předložit podklady k limitním nočním izofonám.

K tomuto doporučení je nutno uvést:

- doporučení MZ se zjevně netýká pouze informací vyplývajících z dokumentace, ale je požadováno vypracovat novou variantu a aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, evidentně se požaduje změna a doplnění dokumentace. MZ doporučuje provést doplnění, které zákon 100/2001 Sb. výslovně zakazuje a na zákaz doplňovat dokumentaci v rámci posudku byl oznamovatel výslovně upozorněn MŽP, viz výše. MZ nemůže ve svých doporučeních a požadavcích vyžadovat porušení zákona a i v případě, že by toto učinilo, nelze tato protizákonná doporučení ze strany zpracovatele akceptovat. Odpovědnost za zpracování posudku v souladu se zákonem nese zpracovatel bez ohledu na doporučení MZ.

- ve vztahu k ochrannému hlukovému pásmu (OHP) nebyla MZ požadována jeho změna nezákonně provedená v rámci posudku, ale pouze objasnění velikosti OHP, odkazy na požadavky MZ a dikci zákona jsou v tomto směru irelevantní,

- srovnání stejným způsobem teoreticky vypočtených izofon z roku 2006 a 2020 naprosto neřeší podstatu problému na který upozorňuje veřejnost, protože se jedná zejména o rozpor mezi stavem izofon z roku 2006 a 2020 a autorizovaným měřením zjištěnými hladinami hluku v letech 2007 – 2010, které potvrdily dostatečný rozsah stávajícího OHP.

Zpracovatel v případě vyjádření MZ nepožadoval vrácení dokumentace k doplnění a v rozporu se zákonem dokumentaci sám doplnil a dokonce přepracoval nad rámec požadavku MZ.

### **3. Nevypořádání připomínek**

Připomínky veřejnosti k vyhodnocení ochrany zdraví nebyly v doplněné dokumentaci předložené veřejnosti vypořádány, zpracovatel posudku opět nepožadoval vrácení dokumentace k doplnění. Nevypořádané připomínky veřejnosti se týkaly např. kapacity letiště, únosnosti území, nedostatečných podkladů u vyhodnocení vlivů na zdraví, neúměrného rozsahu OHP a bylo na ně opakovaně upozorněno při projednání v roce 2010.

Přestože byl zpracovatel posudku v připomínkách k doplněné dokumentaci na chyby v dokumentaci, nesplnění požadavků dotčených orgánů a nevypořádání připomínek upozorněn, nepožadoval doplnění dokumentace a přestože zpracovatel v rozporu se zákonem dokumentaci doplnil a přepracoval, je nadále neúplná.

#### **B) Hodnocení úplnosti a správnosti dokumentace.**

Zpracovatel posudku hodnotí dokumentace jako úplnou a správnou, přitom nebyla zpracována v souladu se zákonem 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (zák. EIA) a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti.

Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

#### **1) část posudku I**

Jsou uvedeny nesprávné údaje pod názvem kapacita záměru. Údaje v posudku

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- nepředstavují kapacitu záměru nebo cílovou kapacitu, ale z dokumentace je zřejmé, že se jedná pouze o „cílovou kapacitu záměru pro předpokládaný rok 2020“, tedy pouze o jakýsi provozní stav, který může být kdykoliv překročen. S otázkou kapacity záměru nemá tento provozní stav nic společného.
- kapacita záměru byla předmětem připomínek k dokumentaci i k doplněné dokumentaci, nebyly vypořádány
- uvedené kapacity i dle zpracovatele posudku nejsou kapacity maximální, ale pouze se „v rámci procesu EIA považují za maximální,
- nejedná se o maximální kapacitu ani o kapacitu stanovenou na základě stanovení maximální únosnosti území pro daný záměr,
- nejedná se o kapacitu, která by byla projednána a schválena v rámci ÚPD, nebo odvozena od potřeb ČR nebo vyplývala z PÚR ČR,
- v celé dokumentaci ani v posudku není ani náznakem uvedeno, že deklarované parametry provozu k roku 2020 nebudou v následujících letech překročeny,

Z výše uvedeného je zcela zřejmé, že dokumentace stále neodpovídá zák. EIA a požadavku MŽP „jednoznačně stanovit maximální kapacitu a limity záměru“ na doplnění dokumentace, nebyly ani vypořádány připomínky veřejnosti k tomuto bodu. Toto pochybení je mimořádně závažné v souvislosti s neposuzováním únosnosti území v dokumentaci i v posudku.

## 2) část posudku II Posouzení dokumentace

### a) Nesouhlasíme s vyhodnocením úplnosti dokumentace z těchto důvodů:

- nebyly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZ) z roku 2010 na doplnění doplněné dokumentace ani oprávněné připomínky občanů a obcí z roku 2010,
- dokumentace nemá dostatečnou vypovídací schopnost (viz požadavek MZ z 15.2.2010 na použití nových metod a postupů hodnocení vlivů,
- dokumentace byla ve fázi zpracování posudku doplňována a přepracována, tato skutečnost je v posudku zamlčena,
- porovnání variant nemůže být dostatečné, protože žádné varianty drah, jejich umístění nebo rozsahu provozu nebo rozložení provozu na drahách nebyly hodnoceny. Byly posouzeny pouze „varianty“ 2020-A a 2020-B, které se liší nikoliv v záměru, ale pouze v předpokládaném počtu obyvatel v území, které jsou porovnávány se stavem provozu a území v roce 2006. Nutno uvést, že rok 2006 není navíc stavem v době oznámení záměru jak požaduje zák. EIA. „Varianta“ 2020-A je navíc pro hodnocení zjevně zcela zbytečná – pracuje se stavem obyvatelstva k roku 2006 i pro rok 2020, tedy se situací, která již nikdy nemůže v roce 2020 nastat.

Stanovisko zpracovatele je nesprávné, což potvrzují přílohy 5 a 6 posudku.

### b) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.2.

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- zpracovatel přímo v posudku uvádí, že v dokumentaci nebyla stanovena maximální kapacita,
- namísto konstatování pochybení však zpracovatel o své vůli zavádí „*pro další část procesu*“ termín „*maximální kapacita*“ a to přejmenováním cílové kapacity záměru pro předpokládaný rok 2020,
- zpracovatel namísto konstatování nedostatků upravuje záměr předkládaný v dokumentaci a to v jeho základních parametrech a posouvá se do role zpracovatele dokumentace,
- zpracovatel objektivně nehodnotí, ale napravuje a omlouvá chyby oznamovatele,

Stanovisko k tomuto bodu je nesprávné, neobjektivní a nepřijatelné.

**c) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.5**

Z přehledu vývoje letiště v posudku i v dokumentaci je zcela zjevný nekonceptní a nepromyšlený rozvoj letiště v posledních cca 50 letech, kterému napomáhá chaotické územního plánování. Namátkou lze z minulosti uvést:

- rozhodovalo se mezi výstavbou dráhy 04/22 a 06/24, zvolena výstavba 04/22, nyní uzavřena, protože v ose dráhy jsou Hostivice, investice zmařena
- modernizovala se 13/31, nyní se zavírá, v ose je nyní kupodivu Praha, investice nevyužita,
- opět se projednává 06/24, která byla kdysi považována za horší řešení než 04/22, nyní je to to nejlepší řešení,
- ad hoc se stavěly terminály na 22 mil pasažérů, přestože kapacita drah je údajně menší a nová dráha nebyla projednána,
- úspěšný prodej pozemků pod novou dráhou a jejich opětovný nákup, zjevný ztrátový obchod,
- vlivem špatného územního plánování nejsou vymezeny plochy pro rozvoj letiště, v celém okolí se průběžně staví obytné domy,

Minulost letiště dokládá potíže rozvoje letiště v zastavěném území, což se projevuje neustálými změnami dráhového systému při vynaložení nemalých finančních prostředků. Současný stav je v tomto směru dokonce ještě horší:

- PÚR nevymezuje rozvoj letiště, navíc dle rozhodnutí ústavního soudu nemůže PÚR obsahovat záměry nepřezkoumatelné v Zásadách územního rozvoje,
- Zásady územního rozvoje Prahy neobsahují letiště ani jeho rozvoj,
- platný územní plán neobsahuje potřebné plochy pro výstavbu paralelní dráhy, nevymezuje rozvoj letiště,
- platný ÚP VÚC Pražského regionu předpokládá jiný záměr než je posuzovaný v dokumentaci,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- procesem EIA se posuzuje záměr, který není vymezen v ÚPD Prahy,
- dokumentace neobsahuje aktuální vyjádření o vztahu k ÚPD, vlivem nedodržení lhůt pro vypracování posudku stanoviska příslušných úřadů neodpovídají skutečnému stavu ÚPD,

Z požadavku na oznámení záměru, které má obsahovat aktuální informaci o vztahu k územnímu plánování a z logiky věci lze předpokládat že soulad s ÚPD je u podkladu pro územní rozhodování (EIA) téměř samozřejmostí, a že nikdo nebude absolvovat proces projednávání záměru dle stavebního zákona od konce, zvláště v případě, že se jedná o omezení práv na ochranu zdraví a majetku obyvatel. Navrhovat omezení těchto práv, aniž byl záměr řádně projednán procesem územního plánování, je nepřijatelné stejně jako laxní přístup a bagatelizace problému ze strany zpracovatele.

**d) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.8**

- není zřejmé, zda členění obcí do kategorií A – C je platné, zpracovatel se rozhodl, (posudek str. 63), že zmenší rozsah OHP,
- protizákonná změna dokumentace (konkrétně přílohy 16 dokumentace) v tak velmi závažné oblasti je nepřijatelná a nepřípustná

bylo nutné konstatovat neplatnost dokumentace v této části nebo upustit od protiprávních změn dokumentace.

**e) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.II.1  
Ochranná pásma**

- zpracovatel účelově přeformulovává požadavky MŽP a MZ pouze na jakýsi základní požadavek rozpracování varianty k roku 2020, toto neodpovídá skutečným požadavkům dotčených orgánů,
- odkazuje se na podrobný návrh OHP v příloze 16 dokumentace,

Ve stanovisku k této části na str. 63 ale přitom zpracovatel přímo přepracovává dokumentaci – přílohu 16, a uvádí „ *bylo v rámci posudku provedeno zásadní zmenšení rozsahu navrženého OHP a byly nalezeny podmínky pro jeho jednoznačné vymezení*“ K tomu je třeba uvést:

- přepracování dokumentace je zákonem zakázáno, zpracovatel posudku mění předloženou dokumentaci,
- v dokumentaci a v posudku jsou dvě různá OHP,
- OHP není řádně v posudku vyznačeno,
- dotčené orgány, veřejnost i zpracovatelé posouzení vlivů na zdraví se vyjadřovali a posuzovali jiné OHP než by mělo být nyní platné dle posudku,
- zpracovatel nevyvrátil připomínky k nesprávnosti limitních izofon, které nadále neodpovídají posuzovanému rozsahu provozu,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- zpracovatel posudku není zcela zjevně obeznámen s podstatou OHP, kontrolou dodržování podmínek OHP a dopady nejistoty měření hluku na vymezené OHP i jeho okolí,
- není zřejmé, jakou úvahou a jakým podnětem byl veden zpracovatel k přepracování návrhu OHP, protože tento požadavek nevyplývá z posouzení vlivů hluku na zdraví obyvatel ani není požadován MZ ve vyjádření z 15.2.2011 k dokumentaci, nevyplývá ani ze znění citovaného zákona,
- z hlediska obyvatel snižuje při zachování stejného leteckého provozu ochranu zdraví obyvatel, zejména s přihlédnutím k nejistotám měření a zachování délky OHP, která je rozhodující. Podrobněji v příloze 1 vyjádření.

Nesouhlasíme s přepracováním návrhu OHP zpracovatelem, které znamená snížení ochrany zdraví.

**f) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.II.4 Provoz – Letecká doprava**

- platí výhrady k neuvedení maximální kapacity, viz bod a),
- poznámka č. 2 na str. 71 je nesprávná, MŽP nepožadovalo cílovou kapacitu, žádný takový pojem zákon EIA nezná,

Nesouhlasíme se stanoviskem k této části, které se vztahuje k leteckému provozu z důvodů uvedených v bodě a) a b2)

**g) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část C**

- dokumentace ničím nedokládá, že hlukové zatížení není znečišťováním nebo poškozováním životního prostředí, zpracovatel uvádí nesprávnou informaci v posudku a navíc ani toto absurdní tvrzení nerozporuje,
- únosnost záměru pro dané území, zejména z hlediska zdraví obyvatel, nebyla vůbec posuzována,
- příčina nedohody s obcemi spočívala zejména v tom, že rozvoj letiště byl a je nadále neomezený a předimenzované OHP, jehož hranice může provoz reálně omezit, umožňuje využít velké OHP k podstatně většímu leteckému provozu, než je posuzovaný v dokumentaci,
- zřízení OHP neznamena pro obyvatele menší hluk nebo vyřešení problémů s hlukem, zřízením OHP by byli trvale zbaveni části svých práv na ochranu zdraví a majetku,
- dotčení obyvatelé nyní žijí na území určeném dle platných územních plánů pro bydlení, žádná změna územních plánů není navrhována a umísťovat do takového území stavbu, která znehodnotí podmínky pro bydlení je nepřijatelné,

Zpracovatel nesprávně hodnotí dokumentaci a obhájuje její nedostatky.

**h) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.1**

- tato část přebírá závěry a stanoviska z dokumentace a z přílohy 1 posudku, kde jsou vlivy na zdraví hodnoceny nesprávně a na základě nedostatečných podkladů, blíže viz příloha 1 vyjádření.

**i) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.3.**

- zpracovatel nezjistil nedostatečné podklady v hlukových studiích nutné pro posouzení vlivů na zdraví, přestože si na tuto skutečnost zpracovatelka vyhodnocení vlivů v dokumentaci stěžuje a odůvodňuje tím nesprávnost (podhodnocení) jejích výsledků,

Hodnocení podkladů je nesprávné a dále k části Hluk z leteckého provozu:

- vlivem časového prodlení procesu EIA prakticky splývá stav v době uvedení do provozu se stavem k roku 2020, jejich srovnání ztrácí praktický význam, navíc termín uvedení do provozu předpokládaný v dokumentaci (2012) nelze dodržet, což je zcela zřejmé,
- správně uvedeno, že zhodnocení dopadů hluku by mělo vycházet z porovnání počtu obyvatel vystavených hluku v obou časových horizontech, ke škodě věci však toto při vyhodnocení vlivů na zdraví provedeno nebylo, zpracovatelka toto srovnání označila za zavádějící
- konstatuje se, že hodnocení je ovlivněno nárůstem obyvatel dle schválených územních plánů obcí – proč by se také nemělo stavět, jestliže je to na rozdíl od paralelní dráhy v souladu s ÚPD,

Srovnání stavů v době uvedení do provozu a k roku 2020 je zbytečné, podklady jsou neúplné a hodnotí se a srovnávají nesmyslná časová období a stavy obyvatel.

**j) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.9.**

Zpracovatel konstatoval velkou aktivitu v rozvoji bydlení v souladu s územními plány, odkazuje na studie o vývoji počtu obyvatel, bohužel podklady o počtu obyvatel nejsou úplné a odhady pro rok 2020 jsou nesprávné. Bohužel z této skutečnosti nevyvodil žádné závěry, přestože se jedná o podklady pro hodnocení vlivů na zdraví. Tvrzení, že se s paralelní dráhou v územních plánech počítá od 70tých let lze úspěšně pochybovat – paralelní dráha není ani v současném územním plánu a plochy pro bydlení jsou v okolí paralelní dráhy bez jakýchkoliv omezení nebo limitů. Zde se jedná přímo o rozpor s územním plánováním, nikoliv o počítání s dráhou jak tvrdí zpracovatel.

**k) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.II.**

Posouzení komplexní charakteristiky vlivů záměru obsahuje zásadní nepravdu a to ve vztahu ke zdraví obyvatel. Zpracovatel tvrdí údajně na základě vyhodnocení vlivů na zdraví v příloze 20 dokumentace, že „*nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo*“. Toto je zjevná nepravda, přijatelnou míru zdravotních rizik vymezují hygienické limity hluku a ty budou s ohledem na dokumentaci záměru překročeny a to i na obytných územích. Na této skutečnosti nemohou nic změnit ani nekomplexní studie vlivů na



zdraví, které se problému překročení nebo nepřekročení zdravotních rizik z hlediska platných limitů a únosnosti záměru zcela zjevně vyhýbají.

### 3) Nesouhlasíme se stanoviskem v části D III

K posouzení použitých metod hodnocení

- k použitým metodám hodnocení se zpracovatel nevyjádřil,
- v případě akustických podkladů se bez vlastního názoru odkázal na hodnocení Eurocontrol a podtrhl jako zásadní sdělení Eurocontrol „*předpoklady a výsledky použité k sestavení map linii hluku prezentované ve zprávě EIA mohou být považovány za spolehlivé pro účely zásadních politických rozhodnutí*“. Tento závěr je ve vztahu k procesu EIA irelevantní, protože se v případě procesu EIA a navazujících správních řízení nejedná a nemůže jednat o politická rozhodnutí, natož zásadní. Nyní se posuzuje konkrétní záměr a jeho dopady na okolí, nikoliv o politická rozhodnutí.

Trváme na zásadním nesouladu mezi matematickým modelem a autorizovaným měřením ověřeným skutečným stavem, vyjádření Eurocontrol je vzhledem k jeho obsahu nepodstatné.

#### K variantám záměru

- zpracovatel nedoložil, že by byla zpracována nějaká varianta záměru, pouze prezentuje úvahy desítky let staré o rozvoji letiště
- žádné varianty umístění, rozsahu provozu, rozložení provozu na dráhách nebyly nikdy provedeny, předkládaný záměr je stále předkládán jako jediné možné řešení,
- žádné varianty, přesuny dopravy ani změny charakteru letiště nebyly hledány ani prověřovány

Jedná se o zjevné nesplnění požadavku MŽP i nevypořádání připomínek k dokumentaci, stanovisko zpracovatele k tomuto ignorování požadavku MŽP chybí.

### C) část posudku V - vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci

K vypořádání typických připomínek podáváme následující vyjádření:

#### 1) Stanovení maximální kapacity

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně a úplně z následujících důvodů:

- v dokumentaci není stanovena maximální kapacita,
- v dokumentaci není uvedena cílová kapacita, ale cílová kapacita záměru pro předpokládaný rok 2020, zpracovatel by měl respektovat dokumentaci,
- zpracovatel nemá oprávnění stanovovat maximální kapacitu, počet letadel, ... a přepracovávat dokumentaci, z jeho strany se nejedná o podmínky, ale změny záměru
- pokud by se všechny záměry posuzovaly podle stavu v době uvedení do provozu či doby náběhu výroby jak požaduje oznamovatel se souhlasem zpracovatele, asi by

proces EIA ztratil smysl – každý by si vymyslel nějaký neškodný výchozí stav provozu,

- nárůst provozu po roce 2020 není nikde vyloučen, zjevně k němu bude zejména z ekonomických důvodů docházet,

## **2) Problematika OHP a stanovení limitů území**

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně zejména z následujících důvodů:

- zpracovatel není oprávněn přepracovávat dokumentaci záměru a měnit předkládaný záměr, jeho úkolem je posuzovat předložený záměr,
- nebyl vyřešen rozpor mezi snižováním nočního provozu a prodlužováním stávajícího OHP z důvodu nočního hluku,
  - úvahy o rozdílu mezi izofonami 2006 a 2020 pouze odvádějí pozornost od podstaty problému,
  - zpracovatel naprosto nepochopil podstatu nejistoty měření a její uplatňování při kontrole hluku, protože nejistoty měření jdou v jeho podání a návrhu OHP v neprospěch obyvatel,
  - venkovní hluk není v OHP legislativně omezen z hlediska průměrných hladin ani maximálních hladin a to v denní a noční době, vlivem nejistot měření na hranici OHP není v tomto směru pro obyvatele nic jisté,
  - ohledně podmínek pro rozšíření OHP na str. 123 lze konstatovat, že požaduje blíže nespecifikovanou optimalizaci provozu, která by se „vešla“ do limitních izofon. Tato optimalizace může vést k přerozdělení provozu mezi dráhy oproti deklarovanému stavu v dokumentaci, ke kterému se vyjadřovala veřejnost.
  - Zpracovatel neustále opakuje, že se sníží noční hluk, ale stejně razantně trvá na rozšíření OHP z důvodu nočního hluku. Zjevný rozpor, jedno z tvrzení prostě nemůže být pravda.
  - Informace o legislativě, že dle zákona 258/2000 Sb. musí být OHP vyhlášeno v rozsahu limitní izofony, v tomto případě teoreticky a zjevně špatně vypočtené, jsou klamání veřejnosti, přesvědčit se lze přímo v zákoně.

Závěrem lze konstatovat, že pokud byl návrh OHP navržen nesprávně, měla být dokumentace vrácena k přepracování. Typická připomínka nebyla vypořádána.

## **3) Problematika posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví**

**ad a) typická připomínka nebyla vypořádána, odůvodnění viz příloha.**

**ad b) typická připomínka nebyla vypořádána, odůvodnění viz příloha.**

**ad c) nárůst počtu obyvatel s kardiovaskulárními onemocněními**

K odhadům počtu různých onemocnění je nutno uvést.

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- nejsou hodnocena všechna rizika spojená s nadlimitním hlukem, jde pouze o výběr některých onemocnění,
- celospolečensky přijatelné riziko ohrožení zdraví je stanoveno nařízením vlády 148/2006 Sb., které zahrnuje veškeré faktory a stanovuje přijatelnou míru zátěže, zpracovatel zohledňuje pouze některá rizika a hodnocení není úplné,
- všechna neúplná hodnocení rizik jsou zatížena chybami ve vstupních předpokladech,
- doplnění dokumentace bylo provedeno v rozporu se zákonem, veřejnost se sním nemohla řádně seznámit,
- neúplnost podkladů je problém oznamovatele, nelze jím omlouvat nedostatečnost vyhodnocení,
- všechny uváděné nejistoty všeho druhu by se měly odrazit ve zvýšené ochraně obyvatel, nikoliv v „ořezání OHP“ při stejném rozsahu provozu,
- tvrzení o nadhodnoceném posouzení není opodstatněné vzhledem k neúplnosti hodnocení a neuvažování dalších rizik spojených s omezeným větráním – protihluková okna fungují pouze při úplném vzduchotěsném uzavření, klimatizace není součástí protihlukových opatření a zhoršuje se kvalita vnitřního prostředí a to nejen z důvodů hluku.

**ad d) Umístování obytné zástavby do OHP**

Umístování staveb pro bydlení, škol a školek do OHP je natolik absurdní, že pokus o negování věty v dokumentaci o tom, že nelze splnit podmínky pro chráněný venkovní prostor staveb a že by se v OHP neměly ani tyto stavby umísťovat, nelze nic než odmítnout. Zvláště podivně to vyznívá v kontextu s několikrát opakovaným konstatováním, že za nepříznivé výsledky vyhodnocení je odpovědný zejména nárůst počtu obyvatel v okolí letiště. Lze dále odkázat na směrnici EU o snižování počtu obyvatel zasažených hlukem, snižování hlukové zátěže a lze si i položit otázku – co děti na zahradách mateřských škol?

Nesouhlasíme s vypořádáním připomínky, proč se tento správný a logický požadavek nelíbí zpracovateli, není zřejmé.

**ad f) Vnášení leteckého hluku do nových oblastí**

Nezpochybnujeme platnost fyzikálních zákonů, ale nesouhlasíme s vypořádáním připomínky a nadále spatřujeme rozdíl v tom, jestli letadlo letí ve vodorovné vzdálenosti 1,5 km a více od domu nebo nad hlavou. Že se posunutím dráhy směrem ku Praze dostane hluk i do nových území je dle standardních fyzikálních zákonů zřejmé.

Typická připomínka nebyla vypořádána, účinek hluku v nově zasažených oblastech nebyl dostatečně vyhodnocen (Lysolaje, Sedlec)

Typická připomínka nebyla vypořádána.

**ad g) Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví**

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- připomínky nebyly vypořádány, lokality Sedlec, Lysolaje, Řepy nebyly hodnoceny ve variantě 2020-B
- nedostatek podkladů neomlouvá oznamovatele ani zpracovatele,
- chybné doplnění bylo navíc provedeno protizákonně,
- proč posuzovatel navrhuje vyškrtnutí lokalit dotčených záměrem z hodnocení není jasné, ale nesouhlasíme s tím

Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### **ad f) Únosnost vlivu hluku na veřejné zdraví**

Posouzení únosnosti záměru pro dané území nebo při neznámé kapacitě záměru posouzení maximální únosnosti území pro daný záměr nebylo provedeno v dokumentaci ani v posudku, přestože

- ve stanovisku MŽP k dokumentaci je požadavek „stanovit maximální únosnost území ... ve vazbě na kapacitu záměru“,
- posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví uvádí cíl „zhodnotit míru únosnosti území“,
- podstatou celého procesu EIA je zjevně právě posouzení, zda předkládaný záměr nepřekračuje únosné zatížení území,

Zásadní vadou dokumentace i posudku je neposouzení únosnosti záměru pro lidské zdraví, které se zpracovatel dokumentace a posudku snaží nahradit pouze procesem hodnocení rizik, pro který nejsou v legislativě stanovena pravidla ani deskriptory. Proces hodnocení rizik může být považován za doplněk hodnocení vlivů na zdraví dle zák. 258/2000 Sb., nikoliv za jeho náhradu a skutečně se jedná o „akademický proces“ který sám zpracovatel degraduje výroky např. „vhodné pro základní výzkum“, „méně vhodné pro potřebu jednoznačných závěrů procesu EIA“, „méně pochopitelný pro veřejnost“, Předložený proces hodnocení rizik nevytvořil podklady pro posouzení únosnosti záměru dle zák. 258/2000 Sb. ani nebyl dle tohoto zákona hodnocen. Toto je zcela zjevné z následujícího:

- hodnocení vlivů na zdraví nepracuje s deskriptory dle zákona 258/2000 Sb.,
- hodnocení neobsahuje žádný údaj o tom, kolik obyvatel žije a mělo by žít na území zasaženém nad limitním hlukem dle zák. 258/2000 Sb., a v jaké míře budou zasažení tímto hlukem,

#### **Orgány ochrany zdraví nejsou schopny posoudit záměr dle platných předpisů.**

V posouzení vlivů na zdraví se zpracovatel pokouší vytvořit nový ukazatel přijatelné míry zdravotních rizik. Jeho úvahy jsou ovšem z hlediska platné legislativy zcela nezávazné, zatížené nejistotami a chybami včetně neúplnosti zohledněných rizik a nevyplývá z nich ve vztahu k únosnosti území naprosto žádný závěr. Proč nebylo provedeno posouzení dle platných deskriptorů v nařízení vlády č. 148/2006, které dle slov zpracovatele stanovují pro ČR „celospolečensky dostupné a únosné riziko“ a „jsou stanoveny v souladu s doporučením WHO“ nebylo v rámci posudku objasněno. Zpracovatel tedy dokonce sám konstatuje, že

máme stanovenou míru únosného rizika na světové úrovni, ale přesto toto vyhodnocení nebylo provedeno a je uváděno, že nelze provést. Jedná se o závažné pochybení zpracovatele posudku a také nevypořádání připomínek.

Otázku únosnosti záměru na lidské zdraví se zpracovatel pokouší vyřešit zcela nesprávnou interpretací zákona o životním prostředí: „*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*“.

Uvedená tvrzení jsou s ohledem na záměr zcela nesmyslná, přesto pro pořádek uvedeme:

- hluk opravdu není složkou životního prostředí která může být poškozena, ale je to znečišťování životního prostředí v důsledku lidské činnosti, u které se posuzuje přípustná míra,
- předpokládat na základě dokumentace splnění hygienických požadavků je vzhledem k vyznačení území s nadlimitním hlukem nesprávné,
- tvrzení, že v okolí letiště nelze ani „hypoteticky“ !? usuzovat na poškození životního prostředí je zjevně nejvíce nesprávné tvrzení v průběhu 5 let trvajících procesu EIA,
- dovozovat na základě těchto „faktů“ že nebude překročeno únosné zatížení území je rovněž nesprávné, zvláště když tento problém nebyl v dokumentaci a posudku vůbec řešen.

Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### **ad g) Regulace využití území**

Kritika a připomínky směřovaly proti regulaci území, která představuje zásah do vlastnických práv a byla navrhována ve prospěch podnikatelského subjektu a bez náhrady. Zpracovatel namísto obhájení požadavku, z hlediska územního plánování legitimního, všechny návrhy na regulaci území vypustil a pak si v jiných částech posudku stěžuje na neustálý rozvoj území. Soulad záměru s územními plány je v posudku ignorován v plné míře.

Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### **ad h) Území nevhodná pro bydlení, pro školní a zdravotní účely**

Tato území nejsou vyznačena v dokumentaci ani v posudku, připomínka nebyla vypořádána.

#### **ad i) Závěr k posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví**

Tvrzení zpracovatele o dostatečné kvalitě posouzení neodpovídá skutečnosti, o čemž svědčí protiprávní doplňování posouzení i přetrvávající chyby v dokumentaci a nyní i v posudku. Podklady pro orgány státní správy jsou nedostatečné, protože nebylo provedeno posouzení dle zák. 258/2000 Sb., které je pro tyto orgány zcela jednoznačně závazné, což vyplývá i z tvrzení zpracovatele, že hodnocení má akademický charakter. Zcela souhlasíme s tvrzením, že využitelnost pro laickou veřejnost je malá a doplňujeme, že se to v plné míře vztahuje i na státní orgány.

#### **4) Prověření dalších variant**

Žádné varianty uspořádání drah ani varianty provozu na drahách, které by umožnily minimalizaci dopadů na okolí nebyly po dobu 5 let procesu EIA hledány, posuzovány, stejně jako nebyly hledány v rámci stávající ani navrhované územně plánovací dokumentace. Nebyl splněn požadavek MŽP a veřejnosti, typická připomínka nebyla vypořádána.

#### **5) Problematika překročení hlukových limitů**

Vypořádání obsahuje citaci zákona, ale neřeší podstatu problému – zbavení obyvatel práva na ochranu zdraví a majetku. Zpracovatel pro tento zásah do lidských práv nemá naprosto žádnou oporu v územních plánech, není řádně odůvodněn, nejsou uvedeny podmínky vyvlastnění části práv, kompenzace majetkové a zdravotní újmy, ... Zpracovatel opominul, že lidé nechtějí stavět na letištní ploše, ale naopak letiště zamýšlí způsobit hluk v oblastech určených pro bydlení. Postup je zcela v rozporu s principy stavebního zákona a územního plánování.

Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### **6) Soulad s územně plánovací dokumentací (ÚPD)**

Vypořádání typické připomínky není věcně správné a to z následujících důvodů:

- uvažovaný záměr nelze umístit na stávající plochu letiště DL v platném územním plánu, lze odkázat na navrhovanou změnu Z939, zjevně nepravdivé tvrzení zpracovatele,
- dokumentace obsahuje vyjádření místně příslušných stavebních úřadů z roku 2009, které je jednak neaktuální a také nesprávné, na nesprávnost vyjádření byli příslušné úřady i MŽP upozorněny,
- v důsledku vlekoucího procesu EIA jsou uvedená vyjádření po dvou letech překonaná, Zásady územního rozvoje Prahy letiště Praha Ruzyně neobsahují, změna Z939 nebyla a nemůže být v současné době schválena,
- letiště svým plánovaným provozem zasahuje do území vyznačených jako obytná a došlo by k překračování hlukových limitů, dopravní stavby takového rozsahu s negativním dopadem na okolí nelze umístit do území obytných,
- nesouhlasíme s tvrzením, že záměr který je spojen s částečným vyvlastněním práv na ochranu zdraví, životního prostředí a majetku lze projednávat jako podklad pro územní řízení či opatření obecné povahy bez souladu s ÚPD

Typická připomínka nebyla vypořádána, zpracovatel neověřil aktuální stav v území, nesprávnosti vznikly i v souvislosti s nedodržením zákonných lhůt pro zpracování posudku.

#### **7) Plnění ekologických limitů**

Postup podle zákona při zřizování OHP neznámá, že lidé uvnitř OHP nebudou vystaveni nadlimitním hodnotám hluku a že tento stav je třeba řešit. Posouzení dle zákonných limitů nebylo provedeno.

### **8) Doporučení WHO**

Argumentace s novými a starými letišti je zcela zavádějící, protože lidé a jejich zdraví jsou stále stejní a pro oba případy doporučení WHO z hlediska ochrany zdraví platí. Pokud se zásadním způsobem rozšiřuje letišti v Ruzyni, tak to evidentně neznamená, že doporučení neplatí a pokud je nelze dodržet, tak je zjevně ohroženo zdraví obyvatel.

Typická připomínka nebyla vypořádána

### **9) Vyhlášení OHP**

Dokumentace i posudek předkládají veřejnosti nesprávné informace:

- v dokumentaci nepravdivé tvrzení o shodě,
- v posudku nepravdivé tvrzení o požadavku orgánu ochrany zdraví na OHP v rozsahu limitních izofon, (požadavek orgánu není doložen, ve stanovisku MZ pouze požadavek na objasnění rozsahu OHP nikoliv na přepracování, přepracování dokumentace provedeno v rozporu se zákonem)
- odkazy na striktní požadavky zákona jsou zjevně nepřesné a matou veřejnost,

Typická připomínka nebyla vypořádána.

### **10) Počty obyvatel**

Přes upozornění veřejnosti a požadavek MŽP počty obyvatel nebyly prověřeny, ve variantě 2020-B jsou počty neúplné, odhady nesprávné. Nejedná se o neshody s jinými prognózami, ale o skutečnost, že prognózovaný stav na Suchdole k roku 2020 byl překročen již v roce 2010, což je fakt.

Typická připomínka nebyla vypořádána.

### **11) Vyhodnocení kumulativních jevů**

Toto vyhodnocení nebylo provedeno a zpracovatel tento fakt ani nezakrývá, typická připomínka nebyla vypořádána.

### **12) Hodnota nemovitostí**

Zpracovatel neřeší připomínku, pouze odkazuje na dokument, který byl předmětem připomínek a nehodnotí správnost nebo nesprávnost hodnocení. Odpověď na otázku, zda dům u dálnice nebo pod letištní drahou má stejnou hodnotu jako dům v klidné lokalitě, je zřejmá i bez studie. Typická připomínka nebyla vypořádána.

### **13) Limity hluku a znečištění životního prostředí**

Obhajoba tvrzení, že limity hluku nejsou stanoveny jako limity znečištění životního prostředí, je nepřijatelná. Argumenty které zpracovatel uvádí, jsou směsicí citací zákona a polopravdivých tvrzení, z kterých je vyvozen potřebný závěr – vyhnout se posuzování únosnosti záměru na životní prostředí, v tomto případě „za každou cenu“.

Zjevné nepravdy jsou následující:

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- životního prostředí nejsou jen složky ovzduší, ....a energie, ale zákon říká jasně – je to vše, co vytváří přirozené podmínky existence organismů včetně člověka,
- vytváření hluku provozem letadel by nemělo být znečištěním životního prostředí - zákon uvádí, že poškozování životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy,

Máme tedy lidskou činnost, znečišťuje životní prostředí, máme i zvláštní předpis, máme také míru stanovenou nařízením vlády a přesto zpracovatel tvrdí, že MŽP nepřísluší posuzovat vliv hluku na životní prostředí z hlediska únosnosti a že překročení limitů hluku neznamená překračování únosného zatížení. Posouzení únosnosti záměru z hlediska zdraví by mělo být úplně samozřejmé i při neexistenci všech zákonů, argumentaci zpracovatele nerozumíme, typická připomínka však v každém případě nebyla vypořádána.

#### **D) Doplnění dokumentace záměru**

Dokumentace záměru byla předložena 4.1.2010 a byly k ní uplatněny zcela zásadní připomínky ze strany dotčených orgánů i veřejnosti, které zpochybnilly správnost a úplnost vyhodnocení vlivů záměru na zdraví obyvatel. Jednou z připomínek bylo i stanovisko Ministerstva zdravotnictví ze dne 15.2.2010, viz výše.

Rozsah nedostatků a chyb v doplněné dokumentaci projednávané v roce 2010 byl i pro zpracovatele posudku zjevně takový, že nebyly řešitelné bez doplnění dokumentace, což je postup jasně definovaný v zákoně č. 100/2001 Sb. - dokumentace se v zákonem stanovené lhůtě vrátí oznamovateli a opět předloží veřejnosti k připomínkování. Zpracovatel posudku dokumentaci tak jak mu ukládá zákon nejen nevrátil, ale sám přistoupil k protizákonnému doplnění a přepracování dokumentace v rámci posudku. Doplnění dokumentace je zjevné, jedná se zejména o přílohy posudku č. 5 a 6, deklarované jako „*přílohy v samostatných svazcích*“.

Zákonem stanovený postup byl ze strany zpracovatele posudku i dokumentace zcela jednoznačně porušen, v rámci předkládaného posudku došlo k přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel, jedné z naprosto zásadních věcí pro rozhodování o záměru.

Zpracovatel posudku v rozporu se zákonem doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru, přestože tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje. Zpracovatel posudku posuzoval dokumentaci doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.

#### **E) Porušení termínů procesu EIA**

V rámci procesu EIA nebyly splněny zákonné termíny, např. termín pro zpracování posudku byl překročen o cca 350 dnů.

#### **F) Nevymezení záměru v územně plánovací dokumentaci**

Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy ani v Zásadách územního rozvoje Prahy a je v rozporu s platným územním



plánem VÚC Pražského regionu, údaje v dokumentaci jsou nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k záměru.

### **G) Posouzení návrhu ochranného hlukového pásma**

Zcela nezákonný je postup zpracovatele při posuzování navrhovaného ochranného hlukového pásma (OHP), protože zpracovatel v rámci posudku zcela přepracoval návrh OHP – proti předané dokumentaci stanovuje jiný rozsah a nové podmínky OHP. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí přepracování dokumentace výslovně zakazuje. Tímto dochází ke změně rozsahu dotčených obcí a území, snižuje se ochrana obyvatel před leteckým hlukem a důsledkem by byla maximální koncentrace provozu do úzkého pruhu území.

### **H) Nepřehlednost výstupů procesu EIA**

Důsledkem nezákonného postupu a nesprávného posudku je, že z procesu EIA nelze zjistit, komu a v jakém rozsahu hrozí omezení ochrany zdraví a dotčení vlastnických práv zřízením OHP.

### **I) Dodatečné vypořádání připomínek v posudku za oznamovatele**

Zpracovatel posudku vypořádává v posudku vyjádření k dokumentaci z roku 2007, která měla být vypořádána v souladu s požadavkem MŽP již v doplněné dokumentaci z roku 2009. Místo vrácení dokumentace k doplnění v souladu se zákonem EIA zpracovatel po třech letech napravuje nedostatky doplněné dokumentace.

**Z výše uvedených důvodů nesouhlasíme s hodnocením v části VI posudku, závěry byly učiněny na základě vadné dokumentace, nesprávných vstupních údajů a za cenu porušení zákona EIA. Dokumentace, posudek a navržené stanovisko k záměru "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha-Ruzyně" jsou nesprávné a protizákonné, požadujeme přepracování navrhovaného stanoviska následné vydání nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru.**

### **J) Pochybení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví**

Příloha 5 posudku Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví 20/Ing. DP/2009 „PARALELNÍ RWY 06R/24LPRAHA RUZYŇĚ“ (dále jen příloha 5) představuje nezákonný pokus o doplnění dokumentace a nemělo by k ní být přihlíženo v rámci posudku ani při veřejném projednání posudku. Přesto pro úplnost uvádíme a zdůrazňujeme, že ani příloha 5 neodstraňuje trvalé nedostatky v hodnocení vlivů na zdraví obyvatel. Jedná se zejména o následující problémy v hodnocení vlivů na zdraví obyvatel:

#### **1. Neznalost rozsahu záměru, jeho okolí i vývoji území**

##### **a) nedostatečné podklady o území**

- zpracovatelka vyhodnocení vlivů na zdraví (dále jen zpracovatelka) nadále pracuje s údaji z roku 2006, přičemž v území probíhá rozsáhlá výstavba a tím dochází ke zvýšení počtu obyvatel. Počty osob z roku 2006 jsou zcela zastaralé a neaktuální, pro posouzení vlivu záměru již nevhodné a překonané

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- MŽP bylo již v minulých letech upozorněno na problematiku neaktuálnosti posuzovaných dat, která byla způsobena protahováním procesu EIA. V roce 2011 zpracovaný posudek vycházející ze stavů v roce 2006 posuzuje stav zcela odlišný od aktuálního stavu území v okolí letiště. V roce 2005 MŽP požadovalo aktualizaci proti stavu v oznámení k roku 2006, nyní po téměř 6 letech od oznámení záměru se stal stav z roku 2006 již také zcela neaktuální
- rozvoj letiště a jeho vlivy na využití území v jeho okolí (funkce pro bydlení, školy, univerzity, ústavy AV, zdravotní zařízení, ..) není vymezen v územně plánovací dokumentaci. V okolí letiště se v souladu s územními plány nadále staví především obytná zástavba či rozšiřují školské areály. K výstavbě dochází i ve stávajícím ochranném hlukovém pásmu (OHP). V územních plánech Prahy a ani Středočeského kraje není pro území kolem letiště zasaženém leteckým hlukem zaneseno a ani navrhováno omezení výstavby tak, aby cíleně docházelo ke snižování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem, počet obyvatel nadále trvale narůstá,
- počty odhadovaných osob v roce 2020 jsou zjevně podhodnoceny, např. pro Suchdol je v dokumentaci v roce 2020 prognózováno 6.524 obyvatel, ovšem tento počet byl překročen již v roce 2010, kdy ČSÚ uvádí 31.12.2010 6.699 obyvatel. Dále jsou tyto odhady i dle sdělení zpracovatelky odhady neúplnými, některé lokality zcela chybí, např. Lysolaje,
- zpracovatel posudku a ani dokumentace nevymezují a neomezují rozvoj a kapacitu letiště po roce 2020, rozšíření letiště o paralelní dráhu není zaneseno v Zásadách územního rozvoje a v Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy, přičemž se jedná o dlouhodobý záměr na 50 a více let s potenciálem navýšení na 400 000 a více pohybů za rok, který se posuzuje v podstatě pouze k době uvedení záměru do provozu. Jedná se o zjevné porušení principů posuzování vlivů na životní prostředí, ze zákona 100/2001Sb. (EIA) vyplývá, že záměry se posuzují při výstavbě, provozu i jejich odstraňování, Vládou ČR, Středočeským krajem ani Hlavním městem Prahou nejsou jakkoliv upřesněny požadavky na kapacitu letiště, které by po řádném projednání v rámci Zásad územního rozvoje a Územního plánu Prahy odůvodnily zásah do práv na ochranu zdraví a do vlastnických práv obyvatel v okolí letiště.

**b) Nedostatečné a zmatečné vymezení záměru v dokumentaci:**

- zpracovatel posudku k záměru a dokumentace v rozporu s právními předpisy upouští od jakékoliv regulace činností v OHP, nepožaduje omezení využívání území tak, aby docházelo ke snižování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem tzn. nestavět byty, rod. domy, školy, zdravotnická zařízení,
- zpracovatel posudku a dokumentace připouští zvyšování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem v rámci celého navrhovaného OHP bez ohledu na zdravotní rizika a přesouvá odpovědnost na hygienické orgány,

- jednoznačný požadavek MŽP na stanovení maximální kapacity záměru nebyl v dokumentaci opět splněn. Na této skutečnosti nemůže nic změnit ani slovní ekvilibristika v posudku – nadále se posuzuje jakýsi cílový stav provozu k roku 2020, tedy v podstatě zase nejmenší možný provoz pár měsíců po zprovoznění nové dráhy. Letiště s dvěma paralelními drahami a jednou příčnou se zajisté nebude na stav provozu k roku 2020 (ekonomický nesmysl), jedná se o dlouhodobý záměr s neomezeným provozem na desítky let,
- zpracovatelka zjevně neměla ani v dubnu 2010 k dispozici změnu návrhu OHP, kterou výslovně navrhuje až posudek a návrh stanoviska a která ve své podstatě znamená jednoznačně nižší ochranu obyvatel před leteckým hlukem oproti návrhu letiště v dokumentaci (!?). Zpracovatelka vlivu hluku na zdraví tedy posuzovala jiný stav záměru, než na který je zpracován posudek.,
- obyvatelé a obce v okolí letiště jsou 5 let informováni o návrhu OHP, který byl náhle posudkem změněn, bez projednání s veřejností a s obcemi, změna návrhu vymezení OHP v rámci posudku je nepřijatelná a máte veřejnost, nový "návrh vymezení OHP" není v posudku ani vyznačen,
- nadále přetrvává nedostatek podkladů z hlukových studií o nižších hladinách hluku, zpracovatelka tak nemá k dispozici úplné podklady pro hodnocení vlivů na zdraví.

### **Shrnutí:**

**V dokumentaci nejsou správné počty obyvatel v okolí letiště, není zřejmý návrh OHP, není zřejmý počet letů, není zřejmá únosnost území, záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací (ÚPD). Zpracovatelka v podstatě nemá co posuzovat a vytvářet za této situace ryze teoretické závěry o vlivu na zdraví je u tohoto dlouhodobého záměru nepřijatelné.**

### **2. Nesoulad s ÚPD**

Zpracovatelka posuzuje území zasažené nadlimitním hlukem, které je zjevně zatíženo jiným rozsahem a rozložením provozu na dráhách, než který je vymezen izofonou 60 dB ve schválené závazné části ÚP VÚC Pražského regionu, část "hlavní výkres" a též výkres "Doprava". Izofony neodpovídají rozložení a rozsahu provozu v dokumentaci záměru a to v noční ani denní době. V případě nové dráhy je nesoulad hlukové zátěže zcela zjevný. Dokumentace a platný ÚP VÚC vymezují co do rozsahu a organizace provozu dva zcela rozdílné záměry.

### **3. Zpracovatelka nehodnotí OHP z hlediska ochrany obyvatel**

#### **a) nepřijatelné snížení ochrany zdraví obyvatel**

Posudek v rozporu se zákonem přepracovává dokumentaci záměru a mění navrhovaný rozsah Ochranného hlukového pásma (OHP), viz str. 63 posudku s jednoznačným textem zpracovatele. Posudek mění návrh z dokumentace a zmenšuje OHP výhradně na plochu

ohrazenou vypočtenými teoretickými limitními izofonami, které jsou v rozporu se skutečným a měřením potvrzeným stavem.

Tato skutečnost zcela jednoznačně znamená snížení ochrany obyvatel před hlukem, protože provozovatel ani hygienické stanice nejsou schopni garantovat nepřekročení limitní hladiny hluku za hranicí OHP. Při stanovené nepřesnosti měření leteckého hluku +/- 3 dB nelze vyloučit překročení hluku za hranicí OHP a to až ve vzdálenosti řádově km od hranice OHP. Ve smyslu dopisu Ministerstva zdravotnictví ze dne 23. 7. 2007 č.j. 32.0-21.6.2007/23679, kde je jednoznačně v otázkách vydávání stanovisek KHS uvedeno, že nejistota měření musí jít i na základě jednání v této věci dne 9.2.2007 na Min. zdravotnictví k tíži žadatele (viz příloha s kopií dopisu Veřejnému ochránci práv), je takto vymezené OHP zcela nepřípustné, nejistoty měření jdou k tíži obyvatel.

Z hlediska ochrany zdraví je ponechán návrh OHP, ať již původní nebo přepracovaný, ze strany zpracovatelky zcela bez povšimnutí, přestože právě rozsah a podmínky OHP jsou z hlediska zdraví obyvatel zcela zásadní a přepracovaný zcela nesmyslný návrh OHP jde proti zájmům obyvatel. Aby bylo možné garantovat hluk mimo OHP pod 50 dB, musela by být závazně uplatněna jedna z následujících možností:

- stanoveno, že při kontrole dodržení hlukových limitů při měření hluku na hranici OHP nelze nepřekročit hladinu hluku 47 dB v noci resp. 57 dB ve dne
- rozšířit OHP minimálně na izofonu 47 dB v noci resp 57 dB ve dne a měření provádět na izofoně 50 resp. 60 dB.

Ani tato úprava návrhu OHP však nezohledňuje maximální hladiny hluku v noci mimo OHP a jejich negativní vliv na spánek obyvatel a to i mimo OHP.

#### **b) Nejistoty výpočtu, měření i metodiky jdou v neprospěch zdraví obyvatel**

Pochybnosti a nejistoty zpracovatele, nedostatečné podklady, neúplná metodika, včetně nejistoty měření hluku jdou v neprospěch ochrany zdraví, veškerá rizika matematických modelů, odhadů, ... jdou zmenšením OHP v neprospěch obyvatel. Zmenšení OHP při stejných parametrech provozu bylo provedeno v příčném směru, délka OHP rozhodující pro rozsah provozu zůstala v podstatě zachována. Zpracovatelka zcela ignorovala fakt, že při tomto návrhu OHP, stávající legislativě a způsobech měření hluku dává návrh provozovateli k dispozici dvojnásobnou kapacitu dráhového systému proti posuzovanému stavu. Nejistota měření +/-3db představuje, převedeno na počet letů, dvojnásobek vypočteného množství pohybů, tedy astronomické číslo 550 000 pohybů za rok, aniž by provozovatel porušil hygienické limity hluku. Porušení limitů by bylo zjištěno až při naměření hladin hluku 53,01 dB resp 63,01 dB ve dne na hranici OHP .

#### **4. Nepřezkoumatelnost dokumentace**

Z dokumentace není zřejmé, která část platí, která byla přepracována a která nahrazena, co je doplnění a co všechno vlastně platí. Připomínáme, že přepracování a doplnění je v rámci posudku zákonem zakázáno stejně jako účast zpracovatele dokumentace na zpracování posudku.

## **5. Skoková zátěž území**

Zpracovatelka zcela opominula další podstatnou skutečnost – na části území Suchdola i dalších obcí se bude jednat o skokové, jednorázové zatížení území nadlimitním hlukem z provozu v rozsahu 150 000 pohybů za rok, což může přivodit řadu velmi závažných potíží. V území se najednou objeví celoroční hluková zátěž, která již nikdy nepřestane - důsledky a zátěž pro lidský organismus jsou evidentně velmi nepříjemné.

## **6. Opominutí a podcenění maximálních hladin hluku**

Zpracovatel vcelku konzistentně mlčí o maximálních hladinách hluku a neustále bagatelizuje úroveň hladin pod Ln, Laeq do 50 dB, přestože i tyto hladiny hluku pro obyvatele znamenají, že v noci v tomto území přeletí kolem 25 letadel o maximálních hladinách 70 – 80 dB a jednorázový hluk ve vnitřních prostorách staveb tedy v noci i při zavřených „protihlukových“ oknech dosahuje hodnot kolem 40 dB. Maximální hladiny hluku v noci jsou evidentně nejvíce rušivý a zdraví škodlivý prvek leteckého provozu, přesto nejsou v rámci dokumentace a posudku řešeny. Maximální hladiny hluku jsou deskriptor doporučený směrnicí EU právě pro hodnocení nočního hluku. Nebyly však zcela zjevně brány v potaz ani při přepracování návrhu OHP zpracovatelem posudku, protože jeho návrh při stejné intenzitě provozu jednoznačně snižuje ochranu obyvatel v okolí letiště a to i před maximálními hladinami hluku.

## **7. Nedostatečné, nepřesné a nesprávné hodnocení nočního hluku**

Vliv nočního hluku je v rámci celého vyhodnocení vlivů na zdraví zcela nesprávně analyzován, modelován i hodnocen.

Snadno doložitelná fakta jsou následující:

- noční provoz na letišti se má dle všech informací v dokumentaci snižovat – má se omezit počet nočních letů o 30 % na 40 za noc, předpokládají se tišší letadla,
- stávající OHP končí před zástavbou Suchdola a limity hluku za hranicí OHP nebyly překročeny ani při 49 – 57 pohybech za noc v letech 2006- 2010. Toto potvrzují autorizovaná měření hluku letiště, autorizovaná měření hygienických stanic i 2 zprávy o hlukové situaci na letišti Praha-Ruzyně v letech 2006-2009 dle zák. o civilním letectví.
- rozšiřovat současné OHP nebylo nutné ani při 57 nočních pohybech na letišti a hlučnějších letadlech,
- legislativa je z hlediska výše limitů stále stejná,
- stejná zůstává stará dráha RWY 06L/24R i její osa,

Přesto se v dokumentaci a nyní i v posudku nadále navrhuje prodloužit OHP v ose staré dráhy o více než 2 km až k Vltavě a to právě z důvodu nočního hluku. Navíc nejnověji zpracovatelce vyšlo, že při stejné metodice hodnocení, stejném počtu obyvatel v daném území, stejné zastavenosti, sníženém počtu nočních letů a při provozu tišších letadel bude počet obyvatel zasažených nočním hlukem vyšší než v roce 2006.

Přes výše uvedené zjevné zásadní nesrovnalosti mezi teoretickým hlukovým modelem, návrhem OHP, teoriemi o počtu osob a reálným ověřeným stavem, nebyl tento "hlukový paradox" vysvětlen ani odstraněn.

## **8. Vznik OHP v minulosti**

Stávající OHP bylo navrženo na základě materiálů zpracovaných stejnou odbornou firmou na hluk na letecký hluk jako současný návrh v dokumentaci. V době přípravy a vyhlášení OHP před 12 lety hlukové modely počítaly s mnohem nižším provozem, s jinými podmínkami nočního provozu (pravidlo 3+3 pohyby za noční hodinu), navíc ještě v podmínkách o 5 dB vyšších hlukových limitů. Tehdy navržené OHP ale platí dodnes a:

- prokazatelně bez problémů vyhovuje pro noční provoz i při 57 pohybech za noc,
- prokazatelně a s rezervou vyhovuje i pro denní provoz 160 000 pohybů za rok,
- přestože i v době vyhlášení OHP platil zákon 100/2001 Sb., žádná EIA neproběhla, stejně jako neproběhla ani při postupném navyšování provozu v minulých letech,
- přestože se provoz na letišti zvýšil za posledních 10 let ze 100 000 na 175 000 pohybů za rok, OHP z roku 1999 stále vyhovuje a to i při přísnějších hlukových limitech (snížení limitu o 5 dB znamená pro provozovatele možnost méně než polovičního provozu!)
- zejména denní provoz by z hlediska rozsahu současného OHP mohl být i dvojnásobný, aniž by provozovatel narazil na prokazatelné překročení limitů hluku mimo OHP,
- přes zvýšení provozu na 175% původního stavu nikoho nenapadlo ani nenutilo (při platnosti stejného zákona o posuzování vlivů na životní prostředí) posuzovat nárůst provozu na letišti Praha-Ruzyně procesem EIA.

V roce 1999 bylo evidentně rovněž navrženo předimenzované OHP neodpovídající tehdy posuzovanému provozu a nyní je opět navrhováno OHP na kapacitu, která neodpovídá deklarovanému provozu, která může být násobně vyšší než stav udávaný v dokumentaci jako cílový stav k roku 2020. Zpracovatel posudku se od provozu po roce 2020 distancuje a uvádí:

### **a) při navýšení provozu bude nová EIA**

- zákon ale formuluje tuto povinnost velmi volně, neupravuje ani podmínky pro vznik této povinnosti, v minulosti to bylo provozovatelem zcela ignorováno, viz výše,
- jestliže bude vše v souladu se zákonem v důsledku rozsáhlého návrhu OHP, nebude důvod pro novou EIA,
- posudek žádnou povinnost provést EIA zaručit, slíbit ani uložit nemůže,

### **b) cílová kapacita k roku 2020 je maximální kapacita**

- posudek nemůže měnit nebo předefinovávat dokumentaci, zejména nemůže posuzovatel dle potřeby upravovat předmět posuzování,

- tato "kapacita" je i dle posudku maximální pouze pro proces EIA a jen k roku 2020, další roky předkládaná EIA výslovně neřeší,
- maximální nebo požadovaná kapacita letiště není nikde stanovena,

Nové posouzení EIA, jak uvádí zpracovatel posudku (str. 121) nemusí již být nikdy provedeno, protože zejména při neskokovém nárůstu provozu a velkém OHP tato povinnost provozovateli ani nevznikne. Jedná se o opakování stejného scénáře jako v roce 1999, jehož hlavním záměrem je nyní vytvořit rozsáhlé OHP.

## 9. Hodnocení "variant"

Úvodem je nutno uvést na pravou míru název "varianta" užívaný ve vyhodnocení v příloze 5 posudku – Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví. Zcela jednoznačně se nejedná o variantu záměru, který je předkládán a hodnocen jako invariantní, ale o pouhé vytvoření druhého, zcela nereálného stavu počtu obyvatel předmětného území v roce 2020. Manipulace s pojmem varianta je velmi zavádějící pro veřejnost, protože ve vyhodnocení v příloze 5 se nejedná o hodnocení, výběr či doporučení nějaké varianty, ale o posouzení vlivů na zdraví obyvatel po realizaci předkládaného invariantního záměru a srovnání se současným stavem území.

Dále k posuzování "variant":

- posuzovány jsou různé stavy území a provozu, přičemž stav z roku 2006 již není aktuální a pravdivě nevypovídá o současném stavu území (rozvoj bydlení 2006 – 2009),
- nemá žádný význam zkoumat vliv záměru v roce 2020 na stejný počet obyvatel, jaký byl v roce 2006, protože takový stav nikdy nenastane. Vypovídací hodnota srovnání je v případě, kdy nejsou varianty záměru ani provozu a nehledá se optimální řešení, prakticky nulová,
- vytváření teoretických stavů území, které prostě nemohou nikdy nastat je zbytečné a jejich použití pro hodnocení vlivů záměru na zdraví z hlediska počtu osob zasažených hlukem je zcela nesmyslné.
- variantu s nárůstem obyvatel k roku 2020-B, v dokumentaci zcela zjevně podhodnoceným, dokonce nepovažuje zpracovatelka ani za nutnou doplňovat, protože *"se ukázala v průběhu zpracování značně zkreslující a bez výpovědní hodnoty"*. Bez komentáře.
- není chybou veřejnosti ani úřadů, že oznamovatel protahuje proces EIA a není schopen předložit řádnou a aktuální dokumentaci a poříditi si podklady - vymlouvat se na nedostatek podkladů je po 6ti letech přípravy dokumentace nepřijatelné,
- opakovaně se projevuje skutečnost, že bez vymezení záměru v územní plánovací dokumentaci (ÚPD) nelze reálně posoudit záměr na stupni EIA, protože pro to prostě nejsou podklady. Zpracovatelka evidentně neví, jaký záměr má posuzovat a jaký rozvoj území je předpokládán v okolí letiště. Místo toho se utápí v teoretických

úvahách typu – jestliže by byl počet obyvatel z roku 2006 (již dávno překonaný) stejný i v roce 2020, tak ...

Vyhodnocení v příloze 5 je nesmyslně založeno zejména na podivném srovnávání obyvatel zasažených hlukem v roce 2006 (stavu 5 let starého) se stavem, který nemůže nikdy nastat (2020-A). Srovnání se stavem počítajícím s reálným nárůstem obyvatel v roce 2020 (2020-B), tedy zjevně a jednoznačně potřebné a naprosto základní srovnání, nemohla totiž zpracovatelka provést, protože po 6 letech přípravy dokumentace nemá z několika lokalit k dispozici podklady o počtu obyvatel a v jiných lokalitách jsou tyto údaje zoufale nepřesné (např. podklady v příloze uvádějí pro Suchdol odhad pro 2020B – 6524 obyvatel – skutečnost k 31.12. 2010 – 6699 obyvatel !, odhad z roku 2009 byl tedy překročen již po dvou letech ...). Hodnocení vlivu na obyvatelstvo v roce 2020 je vzhledem k fatálním chybám a použitým "předpokladům" neúplné a nepoužitelné pro rozhodování o zdraví obyvatel.

## **10. Závěr přílohy 5 posudku „PARALELNÍ RWY 06R/24L-PRAHA RUZYŇĚ“ – Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, 20 /Ing. DP/2009**

### **K jednotlivým bodům závěru přílohy 5 posudku:**

#### **ad 2) závěry jsou nepřesné a zavádějící:**

- odhadovat stav v jednotlivých lokalitách Suchdola je bez znalosti závazných příletových a odletových tratí velmi problematické, zejména v případě startů jsou trasy nevypočitatelné a v posudku je dokonce uvedeno, že se počet startů nad Suchdolem má proti současnému stavu zvýšit, (odůvodňuje se tím rozsáhlost OHP, proč by tomu tak ale mělo být se již neuvádí)
- zátěž jižně od letiště se sníží z minimální na ještě menší za cenu koncentrace provozu do jednoho obydleného území – jižně od letiště vadí v obydleném území cca 7% celkového provozu, na východ a západ od letiště nevadí 47 % provozu,

**ad 3) Zpracovatel konstatuje, že se mírně sníží zátěž území nočním hlukem.** Jedná se o zjevnou nepravdu či záhadu, z dokumentace i z posudku jednoznačně vyplývá předpoklad zvýšení nejvýše rušivého nočního hluku v této oblasti a právě z tohoto důvodu se zde zásadním způsobem prodlužuje OHP, noční izofona 50 dB je prodloužena na stávající dráze o 2 km až k Vltavě.

Není ani pravda, že počet nočních letů bude na hlavní dráze 06L/24R omezen na max. 40 pohybů, dokumentace uvádí 40 letů v charakteristickém dni (půlroční průměr), posudek sice uvádí max. za noc 40 letů, ale pouze plánovaných (sloty), skutečnost tedy může být opět jiná. Potvrzuje to paralelní požadavek v posudku na dodržení tzv "hlukové kvóty" odvozené právě od hranice rozšířeného OHP.

**ad 4) Tvrzení, že hluková zátěž území Suchdola zůstane přibližně zachována je zjevně nepravdivé.** Pokud by toto platilo, postačovala by zcela jednoznačně současná délka OHP, která vyhověla i při 57 nočních letech v roce 2008. V dokumentaci i v posudku se ale v rozporu s výše uvedeným tvrzením OHP a limitní izofona prodlužují na stávající dráze o 2 km až k Vltavě. Noční hluk je naopak jediným důvodem rozšíření území s nadlimitním hlukem a



důvodem prodloužení OHP v tomto území. Plocha s nadlimitním nočním hlukem se zvětšuje, počet obyvatel zasažených nočním hlukem ale dle zpracovatelky klesá. Toto konstatování poklesu osob exponovaných hlukem o 1 479 (v příloze 5 posudku na str. 52 ) je zakončeno výmluvným otazníkem. Žádnou rozumnou odpověď na tento otazník bohužel nemáme.

**ad 7) Po 6 letech přípravy dokumentace EIA nemá zpracovatelka podklady o území ohraničeném izofonami 40 – 50 dB důležitými z hlediska rušení spánku** a touto skutečností obhajuje podhodnocení údajů o počtu osob rušených ve spánku. Uváděný důvod, proč nejsou k dispozici podklady, je zjevně účelový a neobhajitelný. Zpracovatel tvrdí, že hluk z letecké dopravy bude přemaskován hlukem pozadí, který je vyšší než  $L_{Aeq} = 40-45$  dB z letecké dopravy. Pokud by si zpracovatel uvědomil, že v noci bude venkovní hluk za oknem dosahovat 20 - 30 x za noc hodnoty 70 – 80 dB, teorie o pozadí by rázem vzala za své. Veřejnost je trvale matena uváděním údajů o průměrných hladinách hluku za 8 hodin, zde v souvislosti s hlukovým pozadím.

Přemaskovat hlukem z pozadí noční průlet letadla se zatím na Suchdole, v Horoměřicích, na Bílé Hoře, v Jenči, Kněževsi, Přední Kopanině ani v rámci EU zatím nikomu nepodařilo – lze ověřit v terénu i bez přístrojů. Zpracovatel v otázce rušení, obtěžování i zdravotních rizik pomíjí vliv maximálních hladin hluku (doporučený deskriptor dle směrnice EU právě pro noční hluk), které se zcela jasně zásadně projevují ve vnitřních chráněných prostorech budov i při průměrných hladinách 40 – 45 dB. Ořezání OHP v posudku při stejném rozsahu provozu je projevem naprosté neznalosti působení zejména nočního hluku na zdraví obyvatel. Doporučujeme zažít v ložnici dvacetkrát až třicetkrát za noc po dobu několika let jednorázový letecký hluk o max. hladině kolem 40 dB při zavřených oknech a následně teprve potom zvažovat rozsah nočního provozu v obydleném území.

Zpracovatelka uvádí, že zcela nevhodná je lokalita Na Padesátníku, kde prý dosahují max. hodnoty hluku až 80 dB. Bohužel se zpracovatel neobtěžoval zjištěním max. hodnot dle autorizovaných měření letiště např. na Starém Suchdole – i zde se totiž max. hodnoty blíží 80 dB a někdy jsou i překročeny, v Horoměřicích je situace ještě horší.

Závěr zpracovatelky neodpovídá hlukovým studiím, které jednoznačně vymezují podstatně větší území zasažené nadlimitním hlukem, navíc vychází z nesprávných údajů o obyvatelích. Tento zcela zásadní rozpor u hodnocení nejvíce nebezpečného nočního hluku se táhne celým procesem EIA již od roku 2005 a dosud nebyl odstraněn. Zdravotníci tvrdí, že počet osob zasažených hlukem se sníží, odborníci na hluk rozšiřují OPH kvůli nárůstu nočního hluku.

Zpracovatelka se snaží odvrátit pozornost od absence územního plánování a trvalého nárůstu počtu obyvatel v okolí letiště, tedy od skutečnosti, že toto území není již dávno vhodnou lokalitou pro neomezený rozvoj letecké dopravy. Zpracovatelka si vytváří pro hodnocení zcela nesmyslné vstupní podmínky a na jejich základě vyvozuje mylné závěry.

**ad 8, ad 9) Zpracovatelka v bodě 8 uvádí zvýšení počtu vysoce obtěžovaných osob**, v bodě 11 avizuje mírné až střední negativní vlivy na území, ale v bodě 9 překvapivě uvádí snížení rizika onemocnění chorobami srdce, krevního tlaku. Jedná se snad o léčbu hlukem?

Provoz proti roku 2006 se přitom zvýší o 100 000 letů (!), počet obtěžovaných a rušených se i při nesprávných podkladech zpracovatelky také zvýší a rizika klesnou?

**ad 11) Tvrzení o zlepšení situace v noční době je** vzhledem k předpokládanému soustředění veškerého nočního provozu na starou dráhu - nad Horoměřice a prodloužení OHP právě z důvodu nočního hluku trvalou kuriozitou procesu EIA.

#### **Shrnutí k závěru přílohy 5 posudku**

**Závěr obsahuje pouze dílčí informace zjištěné na základě zcela nesprávných a neúplných vstupních údajů, žádným způsobem nehodnotí únosnost záměru z hlediska zdraví obyvatel, zda je či není záměr přijatelný pro okolní obydlené území a za jakých podmínek. Veškeré i dílčí závěry at' již správné nebo chybné jsou samotnou zpracovatelkou relativizovány odkazy na nedostatečné podklady, nejistoty, atd.**

**Vyhodnocení vlivů na zdraví vypracované na základě stavu obyvatel k roku 2006 a stavu provozu pouze k roku 2020 navíc bez uvažování evidentního a prokázaného nárůstu obyvatel obsahuje věcná pochybení a vyhodnocení považujeme za nesprávné.**

#### **K) Neposouzení únosné míry zdravotních rizik**

V celé dokumentaci i v posudku chybí vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, přestože je tento zákon velmi často citován. Nebylo provedeno jednoznačné vyhodnocení, zda záměr splňuje platné hygienické limity či nikoliv, v jakém případně rozsahu, kolik obyvatel bude takto postiženo a zda je překročení hygienických limitů přípustné či nikoliv a za jakých podmínek. Veškeré údaje o vlivech na zdraví jsou vztahovány k deskriptorům, pro která není v ČR stanovena celospolečensky únosná míra ohrožení zdraví, posudek dokonce výslovně uvádí, že nehodnotí hygienické limity, které tuto míru ohrožení zdraví v ČR stanovují.

Vzhledem k tomu, že pro orgány hygienické služby nejsou relevantní teoretické modely ani akademické úvahy o dílčích vlivech hluku, ale pouze zákonem stanovené limity a ukazatele, dokumentace neposkytuje dostatek podkladů pro vyjádření příslušných orgánů ochrany zdraví ani neposkytuje podklad pro případná další řízení. Autoři se nad rámec zákona zabývají vědeckými problémy a nejistotami všeho druhu, ale základní posouzení dle platných hygienických limitů provedeno nebylo. Právě hygienické limity jednoznačně a závazně stanovují celospolečensky přijatelnou úroveň zdravotních rizik a není důvod je jakkoliv nahrazovat nezávaznými teoriemi vytvořenými na základě chybných vstupních dat. Navrhovaný vznik OHP totiž rozhodně neznamená, že pro tyto obyvatele by měla platit jiná kritéria pro hodnocení zdravotních rizik z hlukové zátěže.

Většina teorií o vlivech a různých účincích na zdraví byla nebo měla být zohledněna při přípravě hlukových limitů dle nařízení vlády 148/2006, které souhrnně stanovují přijatelnou míru ohrožení lidského zdraví at' již v okolí letiště nebo komunikace. Z tohoto pohledu není vůbec zřejmé, proč se zpracovatelé pouštěli do složitých hodnocení, které nevedly a ani nemohly vést k žádným praktickým závěrům. Pokud chtěli vyvrátit správnost hygienických

limitů nebo je nahradit něčím jiným, jaksi mimo rámec zákona, tak se jim to zjevně nepodařilo.

**L) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010** (příloha 1 posudku, vzhledem k množství různých posudků dále jen „posudek na posudek“)

**K tomuto posudku na posudek je možné uvést:**

a) **Není uvedeno, kdo byl objednatelem posudku** a zda se nejedná o další doplnění dokumentace. Posudek na posudek obsahuje nové tabulky s dalšími počty obyvatel, navrhuje změny závěrů do dokumentace (?) a chybí vlastní posouzení správnosti a úplnosti vyhodnocení vlivů na zdraví.

b) **Posudek na posudek přímo konstatuje, že dokumentace byla doplňována.**

c) **Vzhledem k nesplnění požadavků uvedených v bodě K) Neposouzení únosné míry zdravotních rizik** je i tento posudek na posudek **zatížen neodstranitelnými chybami ve vstupních údajích**, toto ovšem není v posudku na posudek uvedeno.

### **1. Identifikace a charakterizace nebezpečnosti**

- zpracovatel konstatuje, že u vlivů na zdraví **nebyly uvedeny všechny negativní účinky hluku**, např. dle jeho názoru chybí zhoršení řečové komunikace, synergické účinky hluku, zvýšení celkové nemocnosti, ...ale v dokumentaci jsou uvedeny, v doplnění ne – ani zpracovateli není jasné, k čemu se vyjadřuje,
- opakuje se zde předpoklad z dokumentace, že u leteckého provozu se nepředpokládá nízkofrekvenční hluk – není to vyloučeno, není uveden odkaz na studie, pouze se to předpokládá, přestože se proti tomuto hluku nelze chránit,
- omezit hodnocení vlivu na zdraví pouze na obtěžování, rušení spánku a kardiovaskulární onemocnění je zcela nesprávné – kde je řečová komunikace, synergie hluku, duševní zdraví, celková nemocnost, ... **Hodnocení je neúplné, záměrně je potlačeno hodnocení podle hygienických limitů**, které by měly zohlednit celkové působení hluku a stanovit přijatelnou úroveň rizika. Předkládané hodnocení je neúplné a nesprávné.
- mnoho teoretických informací o metodách hodnocení, které ale nebyly v dokumentaci použity – viz synergie hluku, kde je hezký příklad teoretického výpočtu, který ale nebyl v dokumentaci pro záměr vůbec využit, **synergie nebyla vůbec hodnocena**, přestože jsou zde přetíženy komunikace všech tříd včetně plánovaného okruhu kolem Prahy,
- zpracovatel uvádí, že i při dodržení limitů hluku je 20% obyvatel rušeno leteckým provozem ve spánku a že se před tímto rušením nelze chránit, dále uvádí **podcenění vlivů u nižších hladin nočního hluku**, žádné závěry však z toho nejsou vyvozeny,

## 2. Hodnocení expozice

Stejně jako v případě dokumentace obsahuje **nepřesné, neaktuální a neúplné informace**,

## 3. Charakterizace rizika

Není zřejmé, proč se zpracovatel stejně jako zpracovatelka přílohy 5 pokouší vymyslet (neúspěšně) nové ukazatele zdravotních rizik. Zpracovatel není a nemůže být schopen na základě neúplného hodnocení rizik posoudit, zda a jaký počet osob je přijatelný – žádný takový ukazatel není, za tímto účelem byly z hlediska celospolečensky přijatelných rizik vytvořeny v ČR limity hluku, které právě přijatelnou míru zátěže a zdravotních rizik upravují. Navíc:

- zpracovatel se výslovně **distancuje od hodnocení dle hlukových limitů** (str. 8),
- překvapivě tvrdí, že se posuzují změny hlučnosti a počtu exponovaných obyvatel, ale **celé posouzení je založeno na „zmrazení“ počtu obyvatel k roku 2006**,
- **počty obyvatel v tabulkách jsou opět neaktuální** a navíc opět chybí některé lokality, OHP je také jiné, ...
- **noční hladiny pod 45 dB**, označené zpracovatelem jako rušivé, nejsou zahrnuty do hodnocení,
- píše se o variantách, které nejsou variantami, **nemožná varianta bez nárůstu obyvatel je označena jako příznivější**,
- zpracovatel uvádí, že **snaha o přesné vyjádření rizik se „příliš nepovedla“**, doporučuje pouze relativní vyjádření v % nárůstu onemocnění. proč by měla být procenta lepší než absolutní čísla vypočtená z těchto procent, není zřejmé,
- opět uvádí na str. 10, že **nejsou zahrnuty osoby v pásmech pod 45 dB**, a že tedy ani procenta vlastně nejsou správná.

Jedná se o dílčí, neúplné charakteristiky rizik zatížené nejistotami všeho druhu.

## 4. Analýza nejistot

Pochybnosti z připomínek k dokumentaci nebyly vyvráceny, ale naopak:

- **nejistota u hodnocení synergie je absolutní, protože synergie nebyla provedena**,
- **počty osob nesprávné ve všech směrech**,
- dozvídáme se, že „cílem expertízy bylo zhodnotit míru únosnosti území pro předpokládaný nárůst obyvatelstva“ a že
- „nedojde k nárůstu hlukové expozice, ale k výraznému nárůstu počtu obyvatel exponovaných hlukem“,

K tomu:

- o únosnosti v jakékoliv podobě dokumentace ani posudek nic neříká a proto **nevíme, jaký počet obyvatel je pro letiště či zpracovatele únosný**, aby se letiště mohlo rozvíjet a počty infarktů byly přiměřené,
- jestliže po nárůstu počtu pohybů na letišti o 100 000 za rok (o 57%) soustředěných do úzkého pruhu území nedojde k nárůstu hlukové expozice, proč by se prodlžovalo OHP? Proč zpracovatelce i při imaginárním zmrazení počtu osob na úroveň roku 2006 stoupá v roce 2020-A počet obyvatel zasažených hlukem?

## 5. Shrnutí výsledků, závěr

**a) zpracovatel z něčeho vyvozuje, že platí pouze závěr v příloze 5 posudku**, nikoliv závěry v příloze 20 dokumentace – posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z prosince 2009. Existují tedy 2 závěry posouzení vlivu hluku na zdraví a zjevně není jasné zda platí oba, jeden či některý pouze částečně. Stejně lze ovšem prohlásit i o textu v dokumentaci – platí v plném rozsahu, nebo částečně, co je doplněno a co je přepracováno – z dokumentace a posudku nelze tyto zcela zásadní věci zjistit.

**b) zpracovatel navrhuje doplnit závěr posouzení vlivů na zdraví**, neříká ovšem který závěr a jak by se mohl v rámci posudku změnit závěr v dokumentaci není z textu jasné již vůbec,

**c) zpracovatel chybně a bez připomínek akceptuje závěry ze srovnání stavu v roce 2006 a nereálné „varianty“ 2020-A**

**d) zpracovatel se chybně ztotožňuje se zjevně nesprávnou teorií, že přelet letadla v blízkosti letiště je v noci přemaskován hlukem pozadí (!?) a že není třeba toto řešit,**

**e) přestože zpracovatel požaduje doplnit závěry o podstatné body, zpochybňuje počty obtěžovaných obyvatel, navrhuje omezení výstavby u leteckých tratí, avizuje zhoršení řečové komunikace ve školách, obytných domech, závěr posudku na posudek konstatuje, že závěry zpracovatelky lze přijmout.**

Vzhledem k nedostatkům popsaných výše v části E) jsou tak **posudek v dokumentaci, doplnění v posudku (Příloha 5) i posudku na posudek (Příloha 1) nepřezkoumatelné. Vzhledem k absenci posuzování zdravotních rizik dle zákonných parametrů a bez prověření únosnosti území pro tento typ záměru je vyhodnocení vlivů na zdraví rovněž zjevně neúplné.**

## M) Vlastní posouzení vlivů záměru v posudku

Posudek, předložený k vyjádření veřejnosti a dotčeným orgánům, a celá dokumentace jsou v části posuzování vlivů záměru na veřejné zdraví velmi nepřehledné vlivem doplňování a přepracování dokumentace. Není zřejmé, zda se posudek vztahuje k původní dokumentaci nebo k dokumentaci, která byla v rozporu se zákonem č. 100/2001 Sb. (EIA) doplněna. Není ani zřejmé, zda původní dokumentace platí či zda je nahrazena a v jakém rozsahu a které závěry jsou ve vztahu k ochraně zdraví platné.

Posudek se zabývá, jak zpracovatel sám uvádí, akademickými otázkami problematiky zdravotních rizik. Zcela záměrně opomíjí platné hlukové limity a únosné zatížení území. Posudek neobsahuje informaci o tom, zda je či není dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika ohrožení zdraví obyvatel. Únosnost území nebyla přes výslovný požadavek MŽP posouzena vůbec.

### **Vypořádání:**

A) Byly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZdr) z roku 2010 – viz vyjádření MZdr.

Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.

B) Dokumentace byla řádně posouzena posudkem dle zák. č. 100/2001 Sb. a posudek ji vyhodnotil jako úplnou a dostatečnou pro posouzení dle zák. č. 100/2001 Sb.

C) Posudek EIA provedl vypořádání připomínek v souladu s ustanoveními zák. č. 100/2001 Sb.

D) Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

E) Vzhledem k vysoce nadstandardnímu rozsahu záměru a velmi velkému počtu vyjádření, která byla nutno vypořádat, nemohly být správně lhůty po dohodě s MŽP dodrženy.

F) Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

G) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

H) Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP.

I) Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení neukládá zpracovateli doplněné dokumentace EIA vypořádat připomínky k původní dokumentaci EIA. Naopak tento zákon ukládá zpracovateli posudku EIA vypořádat všechna došlá vyjádření k dokumentaci EIA a nerozlišuje mezi původní dokumentací EIA a doplněnou nebo přepracovanou dokumentací EIA.

J) Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika). Posouzení zdravotních rizik bylo provedeno dle odst. 3) zákona č. 258/2000Sb., dle mezinárodních metodik doporučených WHO a dle požadavků příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví (viz vyjádření MZdr).

K) Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika). Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů.

L) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010 byl objednáán zpracovatelem posudku EIA dle § 9 odst. 4. Tento dílčí podklad byl objednáán proto, že zpracovatel posudku EIA je autorizovanou osobou pro EIA, není však autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik expozice hluku a osobou způsobilou pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, což je zpracovatel citovaného oponentního Posudku na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010.

M) Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

## **Občanské sdružení pro Hanspaulku a občanské sdružení Nad Drahaňským údolím**

### **A) Zpracovatel posudku řádně neproověřil splnění požadavků**

Zpracovatel nesprávně hodnotil splnění požadavků zejména Ministerstva životního prostředí (MŽP), Ministerstva zdravotnictví (MZ) a vypořádání připomínek veřejnosti, které vyplynuly z projednávání dokumentace v r. 2008.

#### **1) Nesplnění požadavků MŽP**

MŽP ve svém stanovisku z 13.3.2008 pod zn. 21550/ENV/08 MŽP na úvod uvedlo „*zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat, je nutné tuto dokumentaci doplnit tak, aby zpracovatel posudku měl k dispozici veškeré údaje*“ a požadovalo doplnit dokumentaci. Následující požadavky MŽP na doplnění

nebyly v doplněné dokumentaci splněny:

a) stanovit maximální kapacitu a limity záměru

- b) stanovit maximální únosnost území
- c) stanovit meze pro růst letiště
- d) vyhodnotit maximální možný rozvoj letiště
- e) prověřit a doložit varianty (dráhy, nákladní dopravy, přeměny letiště)
- f) variantně posoudit různé kombinace provozu na dráhách
- g) vyhodnotit kumulativní vlivy
- h) prověřit množství obyvatel
- i) vypořádat veškeré připomínky a požadavky ve vyjádřeních k dokumentaci

Na závěr stanoviska MŽP opakovaně uvádí „*Doplněná dokumentace musí zohlednit a vypořádat veškeré relevantní připomínky a požadavky obsažené ve vyjádřeních ...*”

Posudek se k jednotlivým požadavkům ani ke stanovisku MŽP jako celku nevyjadřuje. Toto stanovisko, nejdůležitější pro hodnocení doplnění dokumentace, není v posudku ani uváděno.

Je zjevné, že bez splnění výše uvedených požadavků na doplnění nelze v podstatě záměr vůbec posoudit a navrhnout stanovisko k záměru. Že požadavky MŽP nebyly při doplnění dokumentace splněny, je naprosto zjevné ze samotného textu posudku, viz např. protizákonné doplňování dokumentace až v rámci posudku, zjevné dlouhodobé obcházení únosnosti území, přepracovávání dokumentace (návrhu OHP), vypořádávání připomínek z projednání v roce 2008 namísto v doplněné dokumentaci až v rámci posudku, pokus naformulovat pro účely posudku maximální kapacitu, nesprávné a neúplné počty obyvatel v dokumentaci i v příloze 5 posudku, atd. Zpracovatel posudku ani přes porušení zákona (nedodržení termínů pro zpracování posudku, doplňování a přepracování dokumentace v posudku) neobhájil úplnost a správnost dokumentace.

## **2) Nesplnění požadavků Ministerstva zdravotnictví**

MZ jako dotčený úřad ve svém vyjádření (str. 419 posudku) doporučuje v rámci posudku doplnit hodnocení zdravotních rizik o další variantu, aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, objasnit rozsah navrhovaného pásma a

předložit podklady k limitním nočním izofonám.

K tomuto doporučení je nutno uvést:

- doporučení MZ se zjevně netýká pouze informací vyplývajících z dokumentace, ale je požadováno vypracovat novou variantu a aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, evidentně se požaduje změna a doplnění dokumentace. MZ doporučuje provést doplnění, které zákon 100/2001 Sb. výslovně zakazuje a na zákaz doplňovat dokumentaci v rámci posudku byl oznamovatel výslovně upozorněn MŽP, viz výše. MZ nemůže ve svých doporučeních a požadavcích vyžadovat porušení zákona a i v případě, že by toto učinilo, nelze tato protizákonná doporučení ze strany zpracovatele akceptovat. Odpovědnost za zpracování posudku v souladu se zákonem nese zpracovatel bez ohledu na doporučení MZ.



- ve vztahu k ochrannému hlukovému pásmu (OHP) MZ nepožadovalo jeho změnu (nezákonně provedenou v rámci posudku), ale pouze objasnění velikosti OHP; odkaz na požadavky MZ je nepravdivý, požadavek nebyl splněn,
- aktuální informaci o stavu jednání s dotčenými obcemi posudek neobsahuje, požadavek nebyl splněn

Zpracovatel v případě vyjádření MZ nepožadoval vrácení dokumentace k doplnění a v rozporu se zákonem dokumentaci sám doplnil a dokonce přepracoval návrh OHP i nad rámec požadavku MZ.

### **3) Nevypořádání připomínek**

Připomínky veřejnosti nebyly v doplněné dokumentaci řádně vypořádány, zpracovatel posudku opět nepožadoval vrácení dokumentace k doplnění. Nevypořádané připomínky veřejnosti se týkaly např. kapacity letiště, únosnosti území, nedostatečných podkladů u vyhodnocení vlivů na zdraví, neúměrného rozsahu OHP a bylo na ně opakovaně upozorněno při projednání v roce 2010.

Přestože byl zpracovatel posudku v připomínkách k doplněné dokumentaci na chyby v dokumentaci, nesplnění požadavků dotčených orgánů a nevypořádání připomínek upozorněn, nepožadoval doplnění dokumentace a přestože zpracovatel v rozporu se zákonem dokumentaci doplnil a přepracoval, je nadále neúplná.

### **B) Nedostatečné a nesprávné vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel**

viz příloha

### **C) Posudek nesprávně hodnotí dokumentaci jako úplnou a správnou.**

Dokumentace nebyla zpracována v souladu se zákonem 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (zák. EIA) a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti. Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

#### **1)část posudku I**

Jsou uvedeny nesprávné údaje pod názvem kapacita záměru. Údaje v posudku

- nepředstavují kapacitu záměru nebo cílovou kapacitu, ale z dokumentace je zřejmé, že se jedná pouze o „cílovou kapacitu záměru pro předpokládaný rok 2020“, tedy pouze o jakýsi provozní stav, který může být kdykoliv překročen. S otázkou kapacity záměru nemá tento provozní stav nic společného.
- kapacita záměru byla předmětem připomínek k dokumentaci i k doplněné dokumentaci, tyto nebyly vypořádány
- uvedené kapacity i dle zpracovatele posudku nejsou kapacity maximální, ale pouze se „v rámci procesu EIA považují za maximální,

- nejedná se o maximální kapacitu ani o kapacitu stanovenou na základě stanovení maximální únosnosti území pro daný záměr,
- nejedná se o kapacitu, která by byla projednána a schválena v rámci ÚPD, nebo odvozena od potřeb ČR nebo vyplývala z PÚR ČR,
- v celé dokumentaci ani v posudku není ani náznakem uvedeno, že deklarované parametry provozu k roku 2020 nebudou v následujících letech překročeny,

Z výše uvedeného je zcela zřejmé, že dokumentace stále neodpovídá zákonu EIA a požadavku MŽP *Jednoznačně stanovit maximální kapacitu a limity záměru*“ na doplnění dokumentace, nebyly ani vypořádány připomínky veřejnosti k tomuto bodu. Toto pochybení je mimořádně závažné v souvislosti s neposuzováním únosnosti území v dokumentaci i v posudku.

## **2) část posudku II Posouzení dokumentace**

### **a) Nesouhlasíme s vyhodnocením úplnosti dokumentace z těchto důvodů:**

- nebyly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZ) z roku 2010 na doplnění doplněné dokumentace ani oprávněné připomínky občanů a obcí z roku 2010,
- dokumentace nemá dostatečnou vypovídací schopnost ( viz požadavek MZ z 15. 2. 2010 na použití nových metod a postupů hodnocení vlivů,
- dokumentace byla ve fázi zpracování posudku doplňována a přepracována, tato skutečnost je v posudku zamlčena
- porovnání variant nebylo provedeno, protože žádné varianty drah, jejich umístění nebo rozsahu provozu nebo rozložení provozu na drahách nebyly hodnoceny. Byly posouzeny pouze „varianty“ 2020-A a 2020-B, které se liší nikoliv v záměru, ale pouze v předpokládaném počtu obyvatel v území, které jsou porovnávány se stavem provozu a území v roce 2006. Nutno uvést, že rok 2006 necharakterizuje současný stav území a není ani stavem v době oznámení záměru, jak požaduje zák. EIA. „Varianta“ 2020-A je navíc pro hodnocení zjevně zcela zbytečná - pracuje se stavem obyvatelstva k roku 2006 i pro rok 2020, tedy se situací, která již nikdy nemůže v roce 2020 nastat.

Stanovisko zpracovatele je nesprávné, což potvrzují přílohy 5 a 6 posudku.

### **b) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.2.**

- zpracovatel přímo v posudku uvádí, že v dokumentaci nebyla stanovena maximální kapacita,
- namísto konstatování pochybení však zpracovatel o své vůli zavádí „pro další část procesu“ termín „maximální kapacita“ a to přejmenováním cílové kapacity záměru pro předpokládaný rok 2020,
- zpracovatel namísto konstatování nedostatků upravuje záměr předkládaný v dokumentaci a to v jeho základních parametrech a posouvá se do role zpracovatele dokumentace,
- zpracovatel objektivně nehodnotí, ale napravuje a omlouvá chyby oznamovatele,

Stanovisko k tomuto bodu je nesprávné, neobjektivní a nepřijatelné.

**c) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.1.5**

Z přehledu vývoje letiště v posudku i v dokumentaci je zcela zjevný nekonceptní a nepromyšlený rozvoj letiště v posledních cca 50 letech, kterému napomáhá chaotické územního plánování. Namátkou lze z minulosti uvést:

- rozhodovalo se mezi výstavbou dráhy 04/22 a 06/24, zvolena výstavba 04/22, nyní uzavřena, protože v ose dráhy jsou Hostivice, investice zmařena
- modernizovala se 13/31, nyní se postupně zavírá, v ose dráhy je nyní kupodivu Praha, investice nevyužita,
- opět se projednává 06/24, která byla kdysi považována za horší řešení než 04/22, nyní je to nejlepší řešení,
- ad hoc se stavěly terminály na 22 mil pasažérů, přestože kapacita drah je údajně menší a nová dráha nebyla projednána,
- úspěšný prodej pozemků pod novou dráhou a jejich opětovný nákup, zjevný ztrátový obchod,
- vlivem špatného územního plánování nejsou vymezeny plochy pro rozvoj letiště, v celém okolí se průběžně staví obytné domy,

Minulost letiště dokládá nekončící potíže rozvoje letiště v zastavěném území, což se projevuje neustálými změnami dráhového systému při vynaložení nemalých finančních prostředků.

Současný stav je v tomto směru ještě horší:

- PÚR nevymezuje rozvoj letiště,
- Zásady územního rozvoje Prahy neobsahují letiště ani jeho rozvoj,
- platný územní plán neobsahuje potřebné plochy pro výstavbu paralelní dráhy, nevymezuje rozvoj letiště,
- platný ÚP VÚC Pražského regionu předpokládá jiný záměr než je posuzovaný v dokumentaci,
- procesem EIA se tedy posuzuje záměr, který není vymezen v ÚPD Prahy,
- dokumentace neobsahuje aktuální vyjádření o vztahu k ÚPD, vlivem nedodržení lhůt pro vypracování posudku stanoviska příslušných úřadů neodpovídají skutečnému stavu ÚPD,

Z požadavku na oznámení záměru, které má obsahovat aktuální informaci o vztahu k územnímu plánování a z logiky věci lze předpokládat, že soulad s ÚPD je u podkladu pro územní rozhodování (EIA) téměř samozřejmostí, a že nikdo nebude absolvovat proces projednávání záměru dle stavebního zákona od konce, zvláště v případě, že se jedná o omezení práv na ochranu zdraví a majetku obyvatel. Navrhovat omezení těchto práv, aniž byl záměr řádně projednán procesem územního plánování, je nepřijatelné stejně jako bagatelizace problému ze strany zpracovatele.

**d) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.8**

- není zřejmé, zda členění obcí do kategorií A - C je platné, zpracovatel se rozhodl, (posudek str. 63), že zmenší rozsah OHP,
- protizákonná změna dokumentace (konkrétně přílohy 16 dokumentace) v tak velmi závažné oblasti je nepřijatelná a nepřípustná

Ze strany zpracovatele bylo nutné konstatovat nesprávnost dokumentace nebo požadovat její vrácení nikoli se dopouštět protiprávních změn dokumentace.

**e) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.II.1  
Ochranná pásma**

- zpracovatel účelově přeformulovává požadavky MŽP a MZ pouze na jakýsi základní požadavek rozpracování varianty k roku 2020, toto neodpovídá skutečným požadavkům dotčených orgánů,

- odkazuje se na podrobný návrh OHP v příloze 16 dokumentace,

Ve stanovisku k této části na str. 63 ale přitom zpracovatel přímo přepracovává dokumentaci - přílohu 16, a uvádí „ *bylo v rámci posudku provedeno zásadní zmenšení rozsahu navrženého OHP a byly nalezeny podmínky pro jeho jednoznačné vymezení*“ K tomu je třeba uvést:

- přepracování dokumentace je zákonem zakázáno, přesto zpracovatel posudku mění předloženou dokumentaci,
- v dokumentaci a v posudku jsou dvě různá OHP,
- navrhované OHP není řádně v posudku vyznačeno,
- dotčené orgány, veřejnost i zpracovatelé posouzení vlivů na zdraví se vyjadřovali a posuzovali jiné OHP než by mělo být nyní platné dle posudku,
- zpracovatel nevyvrátil připomínky k nesprávnosti limitních izofon, které nadále neodpovídají posuzovanému rozsahu provozu,
- zpracovatel posudku není zcela zjevně obeznámen s podstatou OHP, kontrolou dodržování podmínek OHP a dopady nejistoty měření hluku na vymezené OHP i jeho okolí,
- není zřejmé, jakou úvahou a jakým podnětem byl veden zpracovatel k přepracování návrhu OHP, protože tento požadavek nevyplývá z posouzení vlivů hluku na zdraví obyvatel ani není požadován MZ ve vyjádření z 15.2.2011 k dokumentaci, nevyplývá ani ze znění citovaného zákona
- z hlediska obyvatel snižuje návrh zpracovatele při zachování stejného leteckého provozu ochranu zdraví obyvatel, zejména s přihlédnutím k nejistotám měření a zachování délky OHP, která je rozhodující.

Nesouhlasíme s přepracováním návrhu OHP zpracovatelem, které znamená snížení ochrany zdraví.

**f) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.II.4 Provoz - Letecká doprava**

- platí výhrady k neuvedení maximální kapacity, viz bod a),
- poznámka č. 2 na str. 71 je nesprávná, MŽP nepožadovalo cílovou kapacitu, žádný takový pojem zákon EIA nezná,

Nesouhlasíme se stanoviskem k této části, které se vztahuje k leteckému provozu z důvodů uvedených v bodě a) a b)

**g) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část C**

- dokumentace ničím nedokládá, že hlukové zatížení není znečišťováním nebo poškozováním životního prostředí, zpracovatel uvádí nesprávnou informaci v posudku a navíc ani toto absurdní tvrzení nerozporuje,
- únosnost záměru pro dané území, zejména z hlediska zdraví obyvatel, nebyla vůbec posuzována,
- příčina nedohody s obcemi spočívala zejména v tom, že rozvoj letiště byl a je nadále neomezený a předimenzované OHP, jehož hranice může provoz reálně omezit, umožňuje využít velké OHP k podstatně většímu leteckému provozu, než je posuzovaný v dokumentaci,
- zřízení OHP neznamena pro obyvatele menší hluk nebo vyřešení problémů s hlukem, zřízením OHP by byli trvale zbaveni části svých práv na ochranu zdraví a majetku,
- dotčení obyvatelé nyní žijí na území určeném dle platných územních plánů pro bydlení, žádná změna územních plánů není navrhována a umísťovat do takového území stavbu, která znehodnotí podmínky pro bydlení je nepřijatelné,

Zpracovatel nesprávně hodnotí dokumentaci a obhájí její nedostatky.

**h) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.1.1**

- tato část přebírá závěry a stanoviska z dokumentace a z přílohy 1 posudku, kde jsou vlivy na zdraví hodnoceny nesprávně a na základě nedostatečných podkladů,

**i) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.3.**

- zpracovatel nezjistil nedostatečné podklady v hlukových studiích nutné pro posouzení vlivů na zdraví, přestože si na tuto skutečnost sama zpracovatelka vyhodnocení vlivů v dokumentaci stěžuje a odůvodňuje tím nesprávnost (podhodnocení) jejích výsledků,

Hodnocení podkladů je nesprávné.

Dále k části Hluk z leteckého provozu :

- vlivem časového prodloužení procesu EIA prakticky splývá stav v době uvedení do provozu se stavem k roku 2020, jejich srovnání ztrácí význam, navíc termín uvedení do provozu předpokládaný v dokumentaci (2012) nelze dodržet, což je zcela zřejmé,

- správně je v posudku uvedeno, že hodnocení dopadů hluku by mělo vycházet z porovnání počtu obyvatel vystavených hluku v obou časových horizontech, ke škodě věci však toto při vyhodnocení vlivů na zdraví provedeno nebylo, zpracovatelka vyhodnocení dokonce toto srovnání označila za zavádějící,

- konstatuje se, že hodnocení je ovlivněno nárůstem obyvatel dle schválených územních plánů obcí - proč by se ale také nemělo stavět, jestliže je to na rozdíl od paralelní dráhy v souladu s ÚPD.

Srovnání stavů v době uvedení dráhy do provozu a k roku 2020 je zbytečné, podklady jsou neúplné, hodnotí se a srovnávají nesmyslná časová období a stavy obyvatel.

#### **j) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.9.**

Zpracovatel konstatoval velkou aktivitu v rozvoji bydlení v souladu s územními plány, odkazuje na studie o vývoji počtu obyvatel. Bohužel podklady v dokumentaci o počtu obyvatel nejsou úplné a odhady pro rok 2020 jsou nesprávné. Zpracovatel z této skutečnosti nevyvodil žádné závěry, přestože se jedná o podklady pro hodnocení vlivů na zdraví. Tvrzení, že se s paralelní dráhou v územních plánech počítá od 70-tých let lze úspěšně pochybovat - paralelní dráha není ani v současném územním plánu a plochy pro bydlení jsou v okolí paralelní dráhy bez jakýchkoliv omezení nebo limitů. Zde se jedná přímo o rozpor s územním plánováním, nikoliv o počítání s dráhou jak tvrdí zpracovatel.

#### **k) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.II.**

Posouzení komplexní charakteristiky vlivů záměru obsahuje zásadní nepravdu a to ve vztahu ke zdraví obyvatel. Zpracovatel tvrdí údajně na základě vyhodnocení vlivů na zdraví v příloze 20 dokumentace, že „*nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo*“. Toto je zjevná nepravda, přijatelnou míru zdravotních rizik vymezují hygienické limity hluku a ty budou s ohledem na dokumentaci záměru překročeny a to i na obytných územích. Na této skutečnosti nemohou nic změnit ani nekomplexní studie vlivů na zdraví, které se problému překročení nebo nepřekročení zdravotních rizik z hlediska platných limitů a únosnosti záměru zcela zjevně vyhýbají.

#### **3) Nesouhlasíme se stanoviskem v části D III**

K posouzení použitých metod hodnocení

- k použitým metodám hodnocení se zpracovatel nevyjádřil,

- v případě akustických podkladů se bez vlastního názoru odkázal na hodnocení Eurocontrol a podtrhl jako zásadní sdělení Eurocontrol „*předpoklady a výsledky použité k sestavení map linii hluku prezentované ve zprávě EIA mohou být považovány za spolehlivé pro účely zásadních politických rozhodnutí*“. Tento závěr je však ve vztahu k procesu EIA irelevantní, protože se v případě procesu EIA a navazujících správních řízení nejedná a nemůže jednat o politická rozhodnutí, natož zásadní. Nyní se posuzuje konkrétní záměr a jeho dopady na okolí a nejde o politická rozhodnutí.

Trváme na zásadním nesouladu mezi matematickým modelem a autorizovaným měřením ověřeným skutečným stavem, vyjádření Eurocontrol je vzhledem k jeho obsahu nepodstatné.

### **K variantám záměru**

- zpracovatel nedoložil, že by někdy byla zpracována nějaká varianta záměru, pouze prezentuje úvahy desítky let staré o rozvoji letiště
- žádné varianty umístění, rozsahu provozu, rozložení provozu na dráhách nebyly nikdy provedeny, předkládaný záměr je stále předkládán jako jediné možné řešení,
- žádné varianty, přesuny dopravy ani změny charakteru letiště nebyly hledány ani prověřovány

Jedná se o zjevné nesplnění požadavku MŽP i nevypořádání připomínek k dokumentaci, stanovisko zpracovatele k tomuto ignorování požadavku MŽP chybí.

### **D) část posudku V Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci**

K vypořádání typických připomínek podáváme následující vyjádření:

#### **1) Stanovení maximální kapacity**

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně z následujících důvodů:

- v dokumentaci není stanovena maximální kapacita,
- v dokumentaci není uvedena cílová kapacita, ale cílová kapacita záměru pro předpokládaný rok 2020, zpracovatel by měl respektovat dokumentaci,
- zpracovatel nemá oprávnění stanovovat maximální kapacitu, počet letadel, ... a přepracovávat dokumentaci, z jeho strany se nejedná o podmínky, ale změny záměru
- pokud by se všechny záměry posuzovaly podle stavu v době uvedení do provozu či doby náběhu výroby jak požaduje oznamovatel se souhlasem zpracovatele, asi by proces EIA ztratil smysl - každý by si vymyslel nějaký neškodný výchozí stav provozu,
- nárůst provozu po roce 2020 není nikde vyloučen, zjevně k němu bude zejména z ekonomických důvodů docházet

#### **2) Problematika OHP a stanovení limitů území**

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně zejména z následujících důvodů:

- zpracovatel není oprávněn přepracovávat dokumentaci záměru a měnit předkládaný záměr, jeho úkolem je posuzovat předložený záměr,
- nebyl vyřešen rozpor mezi snižováním nočního provozu a návrhem na prodloužení stávajícího OHP z důvodu nočního hluku,
- úvahy zpracovatele o rozdílu mezi izofonami 2006 a 2020 pouze odvádějí pozornost od podstaty problému,
- zpracovatel naprosto nepochopil podstatu nejistoty měření a její uplatňování při kontrole hluku, protože nejistoty měření jdou v jeho podání a návrhu OHP v neprospěch obyvatel,

- venkovní hluk není v OHP legislativně omezen z hlediska průměrných hladin ani maximálních hladin a to v denní i noční době, vlivem nejistot měření na hranici OHP není v tomto směru pro obyvatele nic jisté,
- ohledně podmínek pro rozšíření OHP na str. 123 lze konstatovat, že požaduje blíže nspecifikovanou optimalizaci provozu, která by se „vešla“ do limitních izofon. Taková optimalizace však může vést k přerozdělení provozu mezi dráhy oproti deklarovanému stavu v dokumentaci, ke kterému se vyjadřovala veřejnost.
- Zpracovatel neustále opakuje, že se sníží noční hluk, ale stejně razantně trvá na prodloužení OHP z důvodu nočního hluku. Zjevný rozpor, jedno z tvrzení prostě nemůže být pravda.
- Informace o legislativě, že dle zákona 258/2000 Sb. musí být OHP vyhlášeno v rozsahu limitní izofony, v tomto případě pouze teoreticky a zjevně špatné vypočtené, jsou klamáním veřejnosti, přesvědčit se lze přímo v tomto zákoně.

Závěrem lze konstatovat, že pokud byl návrh OHP v dokumentaci navržen nesprávně, měla být dokumentace vrácena k přepracování. Typická připomínka nebyla vypořádána.

### **3) Problematika posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví**

**ad a) typická připomínka nebyla správně vypořádána, odůvodnění viz příloha**

**ad b) typická připomínka nebyla správně vypořádána, odůvodnění viz příloha**

**ad c) nárůst počtu obyvatel s kardiovaskulárními onemocněními**

K odhadům počtu různých onemocnění je nutno uvést.

- nejsou hodnocena všechna rizika spojená s nadlimitním hlukem, jde pouze o výběr některých onemocnění,
- celospolečensky přijatelné riziko ohrožení zdraví je stanoveno nařízením vlády 148/2006 Sb., které zahrnuje veškeré faktory a stanovuje přijatelnou míru zátěže, zpracovatel zohledňuje pouze některá rizika a hodnocení není úplné,
- všechna neúplná hodnocení rizik jsou navíc zatížena chybami ve vstupních předpokladech,
- doplnění dokumentace bylo provedeno v rozporu se zákonem, veřejnost se s ním nemohla řádně seznámit,
- neúplnost podkladů je chyba oznamovatele, nelze jím omlouvat nedostatečnost vyhodnocení,
- všechny uváděné nejistoty všeho druhu by se měly odrazit ve zvýšené ochraně obyvatel, nikoliv v „ořezání OHP“ při stejném rozsahu provozu,
- tvrzení o nadhodnoceném posouzení není opodstatněné vzhledem k neúplnosti hodnocení a neuvažování dalších rizik spojených např. s omezeným větráním - protihluková okna fungují pouze při úplném vzduchotěsném uzavření, klimatizace není součástí protihlukových opatření a zhoršuje se kvalita vnitřního prostředí a to nejen z důvodů hluku.



#### **ad d) Umístování obytné zástavby do OHP**

Umístování staveb pro bydlení, škol a školek do OHP je natolik absurdní, že pokus o negování věty v dokumentaci o tom, že nelze splnit podmínky pro chráněný venkovní prostor staveb a že by se v OHP neměly ani tyto stavby umisťovat, nelze než odmítnout. Zvláště podivně to vyznívá v kontextu s několikrát opakovaným konstatováním, že za nepříznivé výsledky vyhodnocení je odpovědný zejména nárůst počtu obyvatel v okolí letiště. Lze dále odkázat na směrnici EU o snižování počtu obyvatel zasažených hlukem, snižování hlukové zátěže a lze si i položit otázku – co děti na zahradách mateřských škol?

Nesouhlasíme s vypořádáním připomínky, proč se tento správný a logický požadavek nelíbí zpracovateli, není zřejmé.

#### **ad f) Vnášení leteckého hluku do nových oblastí**

Nezpochybňujeme platnost fyzikálních zákonů, ale nesouhlasíme s vypořádáním připomínky a nadále spatřujeme rozdíl v tom, jestli letadlo letí ve vodorovné vzdálenosti 1,5 km a více od domu nebo nad hlavou. Že se posunutím dráhy směrem ku Praze dostane hluk i do nových území je dle standardních fyzikálních zákonů zřejmé.

Typická připomínka nebyla vypořádána, účinek hluku v nově zasažených oblastech nebyl dostatečně vyhodnocen (Lysolaje, Sedlec).

#### **ad g) Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví**

Připomínky nebyly vypořádány,

- lokality Sedlec, Lysolaje, Řepy nebyly hodnoceny ve variantě 2020-B
- nedostatek podkladů neomlouvá oznamovatele ani zpracovatele,
- chybné doplnění bylo navíc provedeno protizákonně,
- proč zpracovatel navrhuje vyškrtnutí některých lokalit dotčených záměrem z hodnocení není jasné, ale nesouhlasíme s tím.

Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### **ad h) Únosnost vlivu hluku na veřejné zdraví**

Posouzení únosnosti záměru pro dané území nebo při neznámé kapacitě záměru posouzení maximální únosnosti území pro daný záměr nebylo provedeno v dokumentaci ani v posudku, přestože

- ve stanovisku MŽP k dokumentaci je požadavek „stanovit maximální únosnost území ...ve vazbě na kapacitu záměru“,
- posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví uvádí cíl „zhodnotit míru únosnosti území“,
- podstatou celého procesu EIA a nejen v případě této dráhy, je zjevné právě posouzení, zda předkládaný záměr nepřekračuje únosné zatížení území,

Zásadní vadou dokumentace i posudku je neposouzení únosnosti záměru pro lidské zdraví, které se zpracovatel dokumentace a posudku snaží nahradit pouze procesem hodnocení rizik, pro který nejsou v legislativě stanovena pravidla ani deskriptory. Proces hodnocení rizik může být považován za doplněk hodnocení vlivů na zdraví dle zák. 258/2000 Sb., nikoliv za jeho náhradu a skutečně se jedná o „akademický proces“ který sám zpracovatel degraduje výroky např. „vhodné pro základní výzkum“, „méně vhodné pro potřebu jednoznačných závěrů procesu EIA“, méně pochopitelný pro veřejnost“, Předložený proces hodnocení rizik nevytvořil podklady pro posouzení únosnosti záměru dle zák. 258/2000 Sb. ani nebyl dle tohoto zákona hodnocen. Toto je zcela zjevné z následujícího:

- hodnocení vlivů na zdraví nepracuje s deskriptory dle zákona 258/2000 Sb.,
- hodnocení neobsahuje žádný údaj o tom, kolik obyvatel žije a mělo by žít na území zasaženém nad limitním hlukem dle zák. 258/2000 Sb., a v jaké míře budou zasaženi tímto hlukem,

### **Orgány ochrany zdraví nejsou schopny posoudit záměr dle platných předpisů.**

V posouzení vlivů na zdraví se zpracovatel pokouší vytvořit nové jednotlivé ukazatele přijatelné míry zdravotních rizik. Jeho úvahy jsou ovšem z hlediska platné legislativy zcela nezávazné, zatížené nejistotami a chybami včetně neúplnosti zohledněných rizik a nevyplývá z nich ve vztahu k únosnosti území naprosto žádný závěr. Proč nebylo provedeno posouzení dle platných deskriptorů v nařízení vlády č. 148/2006, které dle slov zpracovatele stanovují pro ČR „celospolečensky dostupné a únosné riziko“ a Jsou stanoveny v souladu s doporučením WHO“ nebylo v rámci posudku objasněno. Zpracovatel tedy dokonce sám konstatuje, že máme v předpisech stanovenou míru únosného rizika na světové úrovni, ale přesto toto vyhodnocení nebylo provedeno a je uváděno, že nelze provést. Jedná se o závažné pochybení zpracovatele posudku a také nevypovídání připomínek.

Otázku únosnosti záměru na lidské zdraví se zpracovatel pokouší vyřešit zcela nesprávnou interpretací zákona o životním prostředí: „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“.

Uvedená tvrzení jsou s ohledem na záměr zcela nesmyslná, přesto pro pořádek uvedeme:

- hluk opravdu není složkou životního prostředí, která může být poškozena, ale je to znečišťování životního prostředí v důsledku lidské činnosti, u které se posuzuje přípustná míra,
- předpokládat na základě dokumentace splnění hygienických požadavků je vzhledem k vyznačení území s nadlimitním hlukem nesprávné,
- tvrzení, že v okolí letiště nelze ani „hypoteticky“!? usuzovat na poškození životního prostředí je zjevné nejvíce nesprávné tvrzení v průběhu 5 let trvajících procesu EIA,

- dovozovat na základě těchto „faktů“ že nebude překročeno únosné zatížení území je rovněž nesprávné, zvláště když tento problém nebyl v dokumentaci a posudku vůbec řešen.

Typická připomínka nebyla správně vypořádána.

#### **ad i) Regulace využití území**

Kritika a připomínky směřovaly proti regulaci území, která představuje zásah do vlastnických práv a byla navrhována ve prospěch podnikatelského subjektu a bez náhrady. Zpracovatel namísto obhájení tohoto požadavku, z hlediska územního plánování legitimního, akceptuje, že všechny návrhy na regulaci území byly z dokumentace vypuštěny a pak si v jiných částech posudku stěžuje na rozvoj bydlení v území. Soulad záměru s územními plány je v posudku ignorován v plné míře.

Typická připomínka nebyla správně vypořádána.

#### **ad j) Území nevhodná pro bydlení, pro školní a zdravotní účely**

Tato území nejsou vyznačena v dokumentaci ani v posudku, připomínka nebyla vypořádána,

#### **ad k) Závěr k posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví**

Tvrzení zpracovatele o dostatečné kvalitě posouzení neodpovídá skutečnosti, o čemž svědčí protiprávní doplňování posouzení i přetrvávající chyby v dokumentaci a nyní i v posudku. Podklady pro orgány státní správy jsou nedostatečné, protože nebylo provedeno posouzení dle zák. 258/2000 Sb., které je pro tyto orgány zcela jednoznačně závazné, Nedostatečnost vyhodnocení vyplývá i z tvrzení zpracovatele, že hodnocení má akademický charakter. Zcela souhlasíme s tvrzením, že využitelnost pro laickou veřejnost je malá a doplňujeme, že se to v plné míře vztahuje i na státní orgány.

#### **4) Prověření dalších variant**

Žádné varianty uspořádání drah ani varianty provozu na drahách, které by umožnily minimalizaci dopadů na okolí, nebyly v průběhu procesu EIA hledány ani posuzovány, stejně jako nebyly hledány v rámci stávající ani navrhované územně plánovací dokumentace. Nebyl splněn požadavek MŽP a veřejnosti, typická připomínka nebyla vypořádána.

#### **5) Problematika překročení hlukových limitů**

Vypořádání obsahuje citaci zákona, ale neřeší podstatu problému - zbavení obyvatel práva na ochranu zdraví a majetku. Zpracovatel pro tento zásah do lidských práv nemá naprosto žádnou oporu v územních plánech, není řádně odůvodněn, nejsou uvedeny podmínky vyvlastnění části práv, kompenzace majetkové a zdravotní újmy, ...

Zpracovatel opominul, že lidé nechtějí stavět na letištní ploše, ale naopak letiště zamýšlí způsobit hluk v oblastech určených pro bydlení. Postup je zcela v rozporu s principy stavebního zákona a územního plánování.

Typická připomínka nebyla vypořádána.

## **6) Soulad s územně plánovací dokumentací (ÚPD)**

Vypořádání této typické připomínky není věcně správné a to z následujících důvodů:

- uvažovaný záměr nelze umístit na stávající plochu letiště DL v platném územním plánu, lze odkázat na navrhovanou změnu Z939, zjevně nepravdivé tvrzení zpracovatele,
- dokumentace obsahuje vyjádření místně příslušných stavebních úřadů z roku 2009, které je jednak neaktuální a také nesprávné, na nesprávnost vyjádření byli příslušné úřady i MŽP upozorněny,
- v důsledku vlekoucího procesu EIA jsou uvedená vyjádření po dvou letech překonaná, Zásady územního rozvoje Prahy letiště Praha Ruzyně neobsahují, změna Z939 nebyla a nemůže být v současné době schválena,
- letiště svým plánovaným provozem zasahuje do území vyznačených jako obytná a došlo by k překračování hlukových limitů, dopravní stavby takového rozsahu s negativním dopadem na okolí nelze umístit do území obytných,
- nesouhlasíme s tvrzením, že záměr, který je spojen s omezením práv na ochranu zdraví, životního prostředí a majetku lze projednávat jako podklad pro územní řízení či opatření obecné povahy bez souladu s ÚPD

Typická připomínka nebyla vypořádána, zpracovatel neověřil aktuální stav v území, nesprávnosti vznikly i v souvislosti s nedodržením zákonných lhůt pro zpracování posudku.

## **7) Plnění ekologických limitů**

Postup podle zákona při zřizování OHP neznámá, že lidé uvnitř OHP nebudou vystaveni nadlimitním hodnotám hluku a že tento stav není třeba řešit. Posouzení dle zákonných limitů nebylo provedeno.

## **8) Doporučení WHO**

Argumentace s novými a starými letišti je zcela zavádějící, protože lidé a jejich zdraví jsou stále stejní a pro oba případy doporučení WHO z hlediska ochrany zdraví platí. Pokud se zásadním způsobem rozšiřuje letišti v Ruzyni, tak to evidentně neznámá, že doporučení neplatí a pokud je nelze dodržet, tak je zjevně ohroženo zdraví obyvatel.

Typická připomínka nebyla vypořádána

## **9) Vyhlašování OHP**

Dokumentace i posudek předkládají veřejnosti nesprávné informace:

- v dokumentaci je nepravdivé tvrzení o shodě
- v posudku nepravdivé tvrzení o požadavku orgánu ochrany zdraví na OHP v rozsahu limitních izofon, (požadavek orgánu není doložen, ve stanovisku MZ pouze požadavek na objasnění rozsahu OHP nikoliv na přepracování, přepracování dokumentace provedeno v rozporu se zákonem)
- odkazy na striktní požadavky zákona jsou zjevně nepřesné a matou veřejnost,

Typická připomínka nebyla vypořádána.

### **10) Počty obyvatel**

Přes upozornění veřejnosti a požadavek MŽP počty obyvatel nebyly prověřeny, ve variantě 2020-B jsou počty neúplné, odhady nesprávné. Nejedná se o neshody s jinými prognózami, jak uvádí zpracovatel, ale o skutečnost, že prognózovaný stav na Suchdole k roku 2020 byl překročen již v roce 2010, což je fakt.

Typická připomínka nebyla vypořádána.

### **11) Vyhodnocení kumulativních jevů**

Toto vyhodnocení nebylo provedeno a zpracovatel tento fakt ani nezakrývá, typická připomínka nebyla vypořádána.

### **12) Hodnota nemovitostí**

Zpracovatel neřeší připomínku, pouze odkazuje na dokument, který byl předmětem připomínek a nehodnotí správnost nebo nesprávnost hodnocení. Odpověď na otázku, zda dům u dálnice nebo pod letištní drahou má stejnou hodnotu jako dům v klidné lokalitě, je zřejmá i bez studie. Typická připomínka nebyla vypořádána.

### **13) Limity hluku a znečišťování životního prostředí**

Obhajoba tvrzení, že limity hluku nejsou stanoveny jako limity znečištění životního prostředí, je nepřijatelná. Argumenty, které zpracovatel uvádí, jsou směsicí citací zákona a polopravdivých tvrzení, z kterých je vyvozen pro oznamovatele potřebný ale nesprávný závěr - vyhnout se posuzování únosnosti záměru na životní prostředí, v tomto případě „za každou cenu“. Zjevné nepravdy jsou následující:

- životní prostředí nejsou jen složky ovzduší, ....a energie, ale zákon říká jasně - je to vše, co vytváří přirozené podmínky existence organismů včetně člověka,

- vytváření hluku provozem letadel by dle zpracovatele nemělo být znečištěním životního prostředí – zákon uvádí, že poškozováním životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy.

Máme tedy lidskou činnost, která znečišťuje životní prostředí, máme i zvláštní předpis, máme také míru stanovenou nařízením vlády a přesto zpracovatel tvrdí, že MŽP nepřísluší posuzovat vliv hluku na životní prostředí z hlediska únosnosti a že překročení limitů hluku neznamená překračování únosného zatížení. Posouzení únosnosti záměru z hlediska zdraví by mělo být úplně samozřejmé i při neexistenci všech zákonů, argumentaci zpracovatele nerozumíme, typická připomínka však v každém případě nebyla vypořádána.

**E) Zpracovatel posudku v rozporu se zákonem doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru,** přestože tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje.. Zpracovatel posudku posuzoval dokumentaci doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.

**F) V rámci procesu EIA nebyly splněny zákonné termíny,** např. termín pro zpracování posudku byl překročen o cca 350 dnů.

**G) Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném územním plánu Prahy ani v zásadách územního rozvoje Prahy a je v rozporu s platným územním plánem VÚC Pražského regionu, údaje v dokumentaci jsou nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k záměru.**

**H) Zcela nezákonný postup zpracovatele při posuzování navrhovaného ochranného hlukového pásma (OHP)**

Protože zpracovatel v rámci posudku zcela přepracoval návrh OHP a oproti předané dokumentaci stanovuje jiný rozsah a nové podmínky OHP. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí přepracování dokumentace výslovně zakazuje. Tímto dochází ke změně rozsahu dotčených obcí a území, snižuje se ochrana obyvatel před leteckým hlukem a důsledkem by byla maximální koncentrace provozu do úzkého pruhu území.

**I) Důsledkem nezákonného postupu a nesprávného posudku je, že v procesu EIA nelze zjistit, komu a v jakém rozsahu hrozí omezení ochrany zdraví a dotčení vlastnických práv zřízením OHP.**

**J) Dodatečné vypořádání připomínek za oznamovatele**

Zpracovatel vypořádal v posudku vyjádření k dokumentaci z roku 2007, která měla být vypořádána oznamovatelem v souladu s požadavkem MŽP již v doplněné dokumentaci z roku 2009. Místo vrácení dokumentace k doplnění v souladu se zákonem EIA zpracovatel po třech letech napravuje nedostatky doplněné dokumentace.

**Z výše uvedených důvodů nesouhlasíme s hodnocením v části VI posudku, závěry byly učiněny na základě vadné dokumentace, nesprávných vstupních údajů a za cenu porušení zákona EIA. Dokumentace, posudek a navržené stanovisko k záměru "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně" jsou nesprávné a protizákonné, požadujeme přepracování navrhovaného stanoviska a následné vydání nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru.**

Příloha k vyjádření č. 1

**Hodnocení vlivů na zdraví obyvatel**

A) Neposouzení únosné míry zdravotních rizik

B) Protizákonné doplnění a přepracování dokumentace v rámci posudku

C) Pochybení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví

D) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010 (příloha 1 posudku, vzhledem k množství různých posudků dále jen „posudek na posudek“)

E) Vlastní posouzení vlivů záměru v posudku

**A) Neposouzení únosné míry zdravotních rizik**

V celé dokumentaci i v posudku chybí vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, přestože je tento zákon velmi často citován. Nebylo provedeno jednoznačné vyhodnocení, zda záměr splňuje platné hygienické limity či nikoliv, v jakém případně rozsahu, kolik obyvatel bude takto postiženo a zda je překročení hygienických limitů přípustné či nikoliv a za jakých podmínek. Veškeré údaje o vlivech na zdraví jsou vztahovány k deskriptorům, pro které není v ČR stanovena celospolečensky únosná míra ohrožení zdraví, posudek dokonce výslovně uvádí, že nehodnotí hygienické limity, které tuto míru ohrožení zdraví v ČR stanovují.

Vzhledem k tomu, že pro orgány hygienické služby nejsou relevantní teoretické modely ani akademické úvahy o dílčích vlivech hluku, ale pouze zákonem stanovené limity a ukazatele, dokumentace neposkytuje dostatek podkladů pro vyjádření příslušných orgánů ochrany zdraví ani neposkytuje podklad pro případná další řízení. Autoři se nad rámec zákona zabývají vědeckými problémy a nejistotami všeho druhu, ale základní posouzení dle platných hygienických limitů provedeno nebylo. Právě hygienické limity jednoznačně a závazně stanovují celospolečensky přijatelnou úroveň zdravotních rizik a není důvod je jakkoliv nahrazovat nezávaznými teoriemi vytvořenými na základě chybných vstupních dat. Navrhovaný vznik OHP totiž rozhodně neznamená, že pro obyvatele v OHP by měla platit jiná kritéria pro hodnocení zdravotních rizik z hlukové zátěže.

Většina teorií o vlivech a různých účincích na zdraví byla nebo měla být zohledněna při přípravě hlukových limitů dle nařízení vlády 148/2006, které souhrnně stanovují přijatelnou míru ohrožení lidského zdraví ať již v okolí letiště nebo komunikace. Z tohoto pohledu není vůbec zřejmé, proč se zpracovatelé pouštěli do složitých hodnocení, které nevedly a ani nemohly vést k žádným praktickým závěrům. Pokud chtěli vyvrátit správnost hygienických limitů nebo je nahradit něčím jiným, jaksi mimo rámec zákona, tak se jim to zjevně nepodařilo.

### **B) Protizákonné doplnění a přepracování dokumentace v rámci posudku**

Dokumentace záměru byla předložena 4.1.2010 a byly k ní uplatněny zcela zásadní připomínky ze strany dotčených orgánů i veřejnosti, které zpochybnily správnost a úplnost vyhodnocení vlivů záměru na zdraví obyvatel. Rozsah nedostatků a chyb v doplněné dokumentaci projednávané v roce 2010 byl i pro zpracovatele posudku zjevně takový, že nebyly řešitelné bez doplnění dokumentace, což je postup jasně definovaný v zákoně č. 100/2001 Sb. - dokumentace se v zákonem stanovené lhůtě vrátí oznamovateli a opět předloží veřejnosti k připomínkování. Zpracovatel posudku dokumentaci tak jak mu ukládá zákon, nejenže nevrátil, ale sám přistoupil k protizákonnému doplnění a přepracování dokumentace v rámci posudku. Doplnění dokumentace je zjevné, jedná se zejména o přílohy posudku č. 5 a 6, deklarované jako „*přílohy v samostatných svazcích*“.

Zákonem stanovený postup byl ze strany zpracovatele posudku i dokumentace zcela jednoznačně porušen, v rámci předkládaného posudku došlo k přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel, jedné z naprosto zásadních věcí pro rozhodování o záměru.

### **C) Pochybení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví**

Příloha 5 posudku Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví 20/Ing. DP/2009 „PARALELNÍ RWY 06R/24LPRAHA

RUZYŇ" (dále jen příloha 5) představuje nezákonný pokus o doplnění dokumentace a nemělo by k ní být přihlíženo v rámci posudku ani při veřejném projednání posudku. Přesto pro úplnost uvádíme a zdůrazňujeme, že ani příloha 5 neodstraňuje trvalé nedostatky v hodnocení vlivů na zdraví obyvatel. Jedná se zejména o následující problémy v hodnocení vlivů na zdraví obyvatel:

#### **1. Neznalost rozsahu záměru, jeho okolí i vývoji území**

##### **a) nedostatečné podklady o území**

- zpracovatelka vyhodnocení vlivů na zdraví (dále jen zpracovatelka) nadále pracuje s údaji z roku 2006, přičemž v území probíhá rozsáhlá výstavba a tím dochází ke zvýšení počtu obyvatel. Počty osob z roku 2006 jsou zcela zastaralé a neaktuální, pro posouzení vlivu záměru již nevhodné a překonané

- MŽP bylo již v minulých letech upozorněno na problematiku neaktuálnosti posuzovaných dat, která byla způsobena protahováním procesu EIA. V roce 2011 zpracovaný posudek vycházející ze stavů v roce 2006 posuzuje stav zcela odlišný od aktuálního stavu území v okolí letiště. MŽP požadovalo aktualizovat současný stav již v dokumentaci (posun současného stavu 2004 na stav k roku 2006), nyní se stal i stav z roku 2006 již také zcela neaktuální,

- rozvoj letiště a jeho vlivy na využití území v jeho okolí (funkce pro bydlení, školy, univerzity, ústavy AV, zdravotní zařízení, ..) není vymezen v územně plánovací dokumentaci. V okolí letiště se v souladu s územními plány nadále staví především obytná zástavba či rozšiřují školské areály. K výstavbě dochází i ve stávajícím ochranném hlukovém pásmu (OHP). V územních plánech Prahy a ani Středočeského kraje není pro území kolem letiště zasažené leteckým hlukem zaneseno a ani navrhováno omezení výstavby tak, aby cíleně docházelo ke snižování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem, počet obyvatel nadále trvale narůstá,

- počty odhadovaných osob v roce 2020 jsou zjevně podhodnoceny, např. pro Suchdol je v dokumentaci v roce 2020 prognózováno 6.524 obyvatel, ovšem tento počet byl překročen již v roce 2010, kdy ČSÚ uvádí k 31.12.2010 6.699 obyvatel. Dále jsou tyto odhady i dle sdělení zpracovatelky odhady neúplnými, některé lokality zcela chybí, např. Lysolaje,

- zpracovatel posudku a ani dokumentace nevymezují a neomezují rozvoj a kapacitu letiště po roce 2020, rozšíření letiště o paralelní dráhu není zaneseno v Zásadách územního rozvoje a v Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy, přičemž se jedná o dlouhodobý záměr na 50 a více let s potenciálem navýšení na 400 000 a více pohybů za rok, který se posuzuje v podstatě pouze k době uvedení záměru do provozu. Jedná se o zjevné porušení principů posuzování vlivů na životní prostředí, ze zákona 100/2001Sb. (EIA) vyplývá, že záměry se posuzují při výstavbě, provozu i jejich odstraňování, Vládou ČR, Středočeským krajem ani Hlavním



městem Prahou nejsou jakkoliv upřesněny požadavky na kapacitu letiště, které by po řádném projednání v rámci Zásad územního rozvoje a Územního plánu Prahy odůvodnily zásah do práv na ochranu zdraví a do vlastnických práv obyvatel v okolí letiště.

**b) Nedostatečné a zmatečné vymezení záměru v dokumentaci:**

- zpracovatel posudku k záměru i samotná dokumentace v rozporu s požadavky na ochranu zdraví upouští od jakékoliv regulace činností v OHP, nepožaduje omezení využívání území tak, aby docházelo ke snižování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem tzn. nestavět byty, rod. domy, školy, zdravotnická zařízení,

- zpracovatel posudku a samotná dokumentace připouští zvyšování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem v rámci celého navrhovaného OHP bez ohledu na zdravotní rizika a přesouvá odpovědnost na hygienické orgány,

- jednoznačný požadavek MŽP na stanovení maximální kapacity záměru nebyl v dokumentaci opět splněn. Na této skutečnosti nemůže nic změnit ani slovní ekvilibristika v posudku - nadále se posuzuje jakýsi cílový stav provozu k roku 2020, tedy v podstatě zase nejmenší možný provoz pár měsíců po zprovoznění nové dráhy. Letiště s dvěma paralelními drahami a jednou příčnou se zajisté nebude na stav provozu k roku 2020 (ekonomický nesmysl), jedná se o dlouhodobý záměr s neomezeným provozem na desítky let,

- zpracovatelka vlivu hluku na zdraví zjevně neměla ani v dubnu 2010 k dispozici změnu návrhu OHP, kterou výslovně navrhuje až posudek a návrh stanoviska a která ve své podstatě znamená jednoznačně nižší ochranu obyvatel před leteckým hlukem oproti návrhu letiště v dokumentaci (!?). Zpracovatelka tedy posuzovala jiný stav záměru, než na který je zpracován posudek.,

- obyvatelé a obce v okolí letiště jsou 5 let informováni o návrhu OHP, který byl náhle posudkem změněn, bez jakéhokoliv projednání s veřejností a s obcemi; změna návrhu vymezení OHP v rámci posudku je nepřijatelná a mate veřejnost, nový "návrh vymezení OHP" není v posudku ani vyznačen,

- nadále přetrvává nedostatek podkladů z hlukových studií o nižších hladinách hluku, zpracovatelka tak nemá k dispozici úplné podklady pro hodnocení vlivů na zdraví.

**Shrnutí:**

**V dokumentaci nejsou správné počty obyvatel v okolí letiště, není zřejmý návrh OHP, není zřejmý počet letů, není zřejmá únosnost území, záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací (ÚPD). Zpracovatelka v podstatě nemá co posuzovat a vytvářet za této situace ryze teoretické závěry o vlivu na zdraví je u tohoto dlouhodobého záměru nepřijatelné.**

**2. Nesoulad s ÚPD**

Zpracovatelka posuzuje území zasažené nadlimitním hlukem, které je zjevně zatíženo jiným rozsahem a rozložením provozu na dráhách, než který je vymezen izofonou 60 dB ve schválené závazné části ÚP VÚC Pražského regionu, část "hlavní výkres" a též výkres

"Doprava". Izofony neodpovídají rozložení a rozsahu provozu v dokumentaci záměru a to v noční ani denní době. V případě nové dráhy je nesoulad hlukové zátěže zcela zjevný. Dokumentace a platný ÚP VÚC vymezují co do rozsahu a organizace provozu dva zcela rozdílné záměry.

### **3. Zpracovatelka nehodnotí OHP z hlediska ochrany obyvatel**

#### **a) nepřijatelné snížení ochrany zdraví obyvatel**

Posudek v rozporu se zákonem přepracovává dokumentaci záměru a mění navrhovaný rozsah Ochranného hlukového pásma (OHP), viz str. 63 posudku s jednoznačným textem zpracovatele. Posudek mění návrh z dokumentace a zmenšuje OHP výhradně na plochu ohraničenou vypočtenými teoretickými limitními izofonami, které jsou v rozporu se skutečným a měřením potvrzeným stavem.

Tato skutečnost zcela jednoznačně znamená snížení ochrany obyvatel před hlukem, protože provozovatel ani hygienické stanice nejsou schopni garantovat nepřekročení limitní hladiny hluku za hranicí OHP. Při stanovené nepřesnosti měření leteckého hluku +/- 3 dB nelze vyloučit překročení hluku za hranicí OHP a to až ve vzdálenosti řádově km od hranice OHP. Ve smyslu dopisu Ministerstva zdravotnictví ze dne 23. 7. 2007 č.j. 32.0-21.6.2007/23679, kde je jednoznačně v otázkách vydávání stanovisek KHS uvedeno, že nejistota měření musí jít i na základě jednání v této věci dne 9.2.2007 na Min. zdravotnictví k tíži žadatele (viz příloha s kopií dopisu Veřejnému ochránci práv), je takto vymezené OHP zcela nepřijatelné, nejistoty měření jdou k tíži obyvatel.

Z hlediska ochrany zdraví je ponechán návrh OHP, ať již původní nebo přepracovaný, ze strany zpracovatelky zcela bez povšimnutí, přestože právě rozsah a podmínky OHP jsou z hlediska zdraví obyvatel zcela zásadní a přepracovaný zcela nesmyslný návrh OHP jde proti zájmům obyvatel. Aby bylo možné garantovat hluk mimo OHP pod 50 dB, musela by být závazně uplatněna jedna z následujících možností:

- stanoveno, že při kontrole dodržení hlukových limitů při měření hluku na hranici OHP nelze překročit hladinu hluku 47 dB v noci resp. 57 dB ve dne
- rozšířit OHP minimálně na izofonu 47 dB v noci resp. 57 dB ve dne a měření provádět na izofoně 50 resp. 60 dB.

Ani tato úprava návrhu OHP však nezohledňuje maximální hladiny hluku v noci mimo OHP a jejich negativní vliv na spánek obyvatel a to i mimo OHP.

#### **b) Nejistoty výpočtu, měření i metodiky jdou v neprospěch zdraví obyvatel**

Pochybnosti a nejistoty zpracovatele, nedostatečné podklady, neúplná metodika, včetně nejistoty měření hluku jdou v neprospěch ochrany zdraví, veškerá rizika matematických modelů, odhadů, ... jdou zmenšením OHP v neprospěch obyvatel. Zmenšení OHP při stejných parametrech provozu bylo provedeno v příčném směru, délka OHP rozhodující pro rozsah provozu zůstala v podstatě zachována. Zpracovatel posudku zcela ignoroval fakt, že při tomto návrhu OHP, stávající legislativě a způsobech měření hluku dává návrh provozovateli k

dispozici dvojnásobnou kapacitu dráhového systému proti posuzovanému stavu. Nejistota měření +/-3dB představuje, převedeno na počet letů, dvojnásobek vypočteného množství pohybů, tedy astronomické číslo 550 000 pohybů za rok, aniž by provozovatel porušil hygienické limity hluku. Porušení limitů by bylo zjištěno až při naměření hladin hluku 53,01 dB v noci, resp. 63,01 dB ve dne na hranici OHP .

#### **4. Nepřezkoumatelnost dokumentace**

Z dokumentace není zřejmé, která část platí, která byla přepracována a která nahrazena, co je doplnění a co všechno vlastně platí. Připomínáme, že přepracování a doplnění je v rámci posudku zákonem zakázáno stejně jako účast zpracovatele dokumentace na zpracování posudku.

#### **5. Skoková zátěž území**

Zpracovatelka zcela opominula další podstatnou skutečnost - na části území Suchdola i dalších obcí se bude jednat o skokové, jednorázové zatížení území nadlimitním hlukem z provozu v rozsahu 150 000 pohybů za rok, což může přivodit řadu velmi závažných potíží. V území se najednou objeví celoroční hluková zátěž, která již nikdy nepřestane - důsledky a zátěž pro lidský organismus jsou evidentně velmi nepříjemné.

#### **6. Opominutí a podcenění maximálních hladin hluku**

Zpracovatelka vcelku konzistentně mlčí o maximálních hladinách hluku a neustále bagatelizuje úroveň hladin pod 50 dB, přestože i tyto hladiny hluku pro obyvatele znamenají, že v noci v tomto území přeletí kolem 25 letadel o maximálních hladinách 70 - 80 dB a jednorázový hluk ve vnitřních prostorách staveb, tedy v noci i při zavřených „protihlukových“ oknech, dosahuje hodnot kolem 40 dB. Maximální hladiny hluku v noci jsou evidentně nejvíce rušivý a zdraví škodlivý prvek leteckého provozu, přesto nejsou v rámci dokumentace a posudku řešeny. Maximální hladiny hluku jsou deskriptor doporučený směrnicí EU právě pro hodnocení nočního hluku. Nebyly však zcela zjevně brány v potaz ani při přepracování návrhu OHP zpracovatelem posudku, protože jeho návrh při stejné intenzitě provozu jednoznačně snižuje ochranu obyvatel v okolí letiště a to i před maximálními hladinami hluku.

#### **7. Nedostatečné, nepřesné a nesprávné hodnocení nočního hluku**

Vliv nočního hluku je v rámci celého vyhodnocení vlivů na zdraví zcela nesprávně analyzován, modelován i hodnocen.

Snadno doložitelná fakta jsou následující:

- noční provoz na letišti se má dle všech informací v dokumentaci snižovat - má se omezit počet nočních letů o 30 % proti roku 2008 na deklarovaných 40 za noc, předpokládají se tišší letadla,
- stávající OHP končí před zástavbou Suchdola a limity hluku za hranici OHP nebyly překročeny ani při 49 – 57 pohybech za noc v letech 2006- 2010. Toto potvrzují autorizovaná

měření hluku letiště, autorizovaná měření hygienických stanic i 2 zprávy o hlukové situaci na letišti Praha -Ruzyně v letech 2006-2009 dle zák. o civilním letectví,

- rozšiřovat současné OHP nebylo nutné ani při 57 nočních pohybech na letišti v roce 2008 a hlučnějších letadlech,

- legislativa je z hlediska výše limitů stále stejná,

- stejná zůstává stará dráha RWY 06L/24R i její osa.

Přesto se v dokumentaci a nyní i v posudku nadále navrhuje prodloužit OHP v ose staré dráhy o více než 2 km až k Vltavě a to právě z důvodu nočního hluku. Navíc nejnověji zpracovatelce vyšlo, že při stejné metodice hodnocení, stejném počtu obyvatel v daném území, stejné zastavěnosti, sníženém počtu nočních letů a při provozu tišších letadel bude počet obyvatel zasažených nočním hlukem vyšší než v roce 2006.

Přes výše uvedené zjevné zásadní nesrovnalosti mezi teoretickým hlukovým modelem, návrhem OHP, teoriemi o počtu osob a reálným ověřeným stavem, nebyl tento "hlukový paradox" vysvětlen ani odstraněn.

## **8. Vznik OHP v minulosti**

Stávající OHP bylo navrženo na základě materiálů zpracovaných stejnou odbornou firmou na hluk na letecký hluk jako současný návrh v dokumentaci. V době přípravy a vyhlášení OHP před 12 lety hlukové modely počítaly s mnohem nižším provozem, s jinými podmínkami nočního provozu (pravidlo 3+3 pohyby za noční hodinu), navíc ještě v podmínkách o 5 dB vyšších hlukových limitů. Tehdy navržené OHP ale platí dodnes a:

- prokazatelně bez problémů vyhovuje pro noční provoz i při 57 pohybech za noc,

- prokazatelně a s rezervou vyhovuje i pro denní provoz 160 000 pohybů za rok,

- přestože i v době vyhlášení OHP platil zákon 100/2001 Sb., žádná EIA neproběhla, stejně jako neproběhla ani při postupném navyšování provozu v minulých letech,

- přestože se provoz na letišti zvýšil za posledních 10 let ze 100 000 na 175 000 pohybů za rok, OHP z roku 1999 stále vyhovuje a to i při přísnějších hlukových limitech (snížení limitu o 5 dB znamená pro provozovatele možnost méně než polovičního provozu!)

- zejména denní provoz by z hlediska rozsahu současného OHP mohl být i dvojnásobný, aniž by provozovatel narazil na prokazatelné překročení limitů hluku mimo OHP,

- přes zvýšení provozu na 175% původního stavu nikoho nenapadlo ani nenutilo (při platnosti stejného zákona o posuzování vlivů na životní prostředí) posuzovat nárůst provozu na letišti Praha - Ruzyně procesem EIA.

V roce 1999 bylo evidentně rovněž navrženo předimenzované OHP neodpovídající tehdy posuzovanému provozu a nyní je opět navrhováno OHP na kapacitu, která neodpovídá deklarovanému provozu, která může být násobně vyšší než stav udávaný v dokumentaci jako cílový stav k roku 2020. Zpracovatel posudku se od provozu po roce 2020 distancuje a uvádí:

**a) při navýšení provozu bude nová EIA**

- zákon ale formuluje tuto povinnost velmi volně, neupravuje ani podmínky pro vznik této povinnosti, v minulosti to bylo provozovatelem zcela ignorováno, viz výše,
- jestliže bude vše v souladu se zákonem v důsledku rozsáhlého návrhu OHP, nebude důvod pro novou EIA,
- posudek žádnou povinnost provést EIA zaručit, slíbit ani uložit nemůže,

**b) cílová kapacita k roku 2020 je maximální kapacita,**

- posudek nemůže měnit nebo předefinovávat dokumentaci, zejména nemůže posuzovatel dle potřeby upravovat předmět posuzování,
- tato "kapacita" je i dle posudku maximální pouze pro proces EIA a jen k roku 2020, další roky předkládaná EIA výslovně neřeší,
- maximální nebo požadovaná kapacita letiště není nikde stanovena

Nové posouzení EIA, jak uvádí zpracovatel posudku (str. 121) nemusí již být nikdy provedeno, protože zejména při plynulém nárůstu provozu a velkém OHP tato povinnost provozovateli ani nevznikne. Jedná se o pokus o opakování stejného scénáře jako v roce 1999, jehož hlavním záměrem je nyní vytvořit rozsáhlé OHP.

**9. Hodnocení "variant"**

Úvodem je nutno uvést na pravou míru název "varianta" užívaný ve vyhodnocení v příloze 5 posudku – Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví. Zcela jednoznačně se nejedná o variantu záměru, který je předkládán a hodnocen jako invariantní, ale o pouhé vytvoření druhého, zcela nereálného stavu počtu obyvatel předmětného území v roce 2020. Manipulace s pojmem varianta je velmi zavádějící pro veřejnost, protože ve vyhodnocení v příloze 5 se nejedná o hodnocení, výběr či doporučení nějaké varianty, ale o posouzení vlivů na zdraví obyvatel po realizaci předkládaného invariantního záměru a srovnání se současným stavem území.

Dále k posuzování "variant":

- posuzovány jsou různé stavy území a provozu, přičemž stav z roku 2006 již není aktuální a pravdivě nevypovídá o současném stavu území (velký rozvoj bydlení v letech 2006 - 2009),
- nemá žádný význam zkoumat vliv záměru v roce 2020 na stejný počet obyvatel, jaký byl v roce 2006, protože takový stav nikdy nenastane. Vypovídací hodnota srovnání je v případě, kdy nejsou varianty záměru ani provozu a nehledá se optimální řešení, prakticky nulová,
- vytváření teoretických stavů území, které prostě nemohou nikdy nastat je zbytečné a jejich použití pro hodnocení vlivů záměru na zdraví z hlediska počtu osob zasažených hlukem je zcela nesmyslné.
- variantu s nárůstem obyvatel k roku 2020-B, v dokumentaci zcela zjevně podhodnoceným, dokonce nepovažuje zpracovatelka ani za nutnou doplňovat, protože *"se ukázala v průběhu zpracování značně zkreslující a bez výpovědní hodnoty"*. Bez komentáře.

- není chybou veřejnosti ani úřadů, že oznamovatel protahuje proces EIA a není schopen předložit řádnou a aktuální dokumentaci a poříditi si podklady - vymlouvat se na nedostatek podkladů je po minimálně 6ti letech přípravy dokumentace nepřijatelné,

- opakovaně se projevuje skutečnost, že bez vymezení záměru v územní plánovací dokumentaci (ÚPD) nelze reálně posoudit záměr na stupni EIA, protože pro to prostě nejsou podklady. Zpracovatelka evidentně neví, jaký záměr má posuzovat a jaký rozvoj území je předpokládán v okolí letiště. Místo toho se utápí v teoretických úvahách typu - jestliže by byl počet obyvatel z roku 2006 (již dávno překonaný) stejný i v roce 2020, tak ...

Vyhodnocení v příloze 5 je nesmyslně založeno zejména na podivném srovnávání obyvatel zasažených hlukem v roce 2006 (stavu 5 let starého) se stavem, který nemůže nikdy nastat (2020-A). Srovnání se stavem počítajícím s reálným nárůstem obyvatel v roce 2020 (2020-B), tedy zjevně a jednoznačně potřebné a naprosto základní srovnání, nemohla totiž zpracovatelka provést, protože po 6 letech přípravy dokumentace nemá z několika lokalit k dispozici podklady o počtu obyvatel a v jiných lokalitách jsou tyto údaje zoufale nepřesné (např. podklady v příloze uvádějí pro Suchdol odhad pro 2020B - 6524 obyvatel - skutečnost k 31.12. 2010 - 6699 obyvatel !, odhad z roku 2009 byl tedy překročen již po dvou letech ...). Hodnocení vlivu na obyvatelstvo v roce 2020 je vzhledem k fatálním chybám a použitým "předpokladům" neúplné a nepoužitelné pro rozhodování o zdraví obyvatel.

## **10. Závěr přílohy 5 posudku „PARALELNÍ RWY 06R/24L-PRAHA RUZYŇ” - Doplnění posouzení vlivu**

### **hluku na veřejné zdraví, 20 /Ing. DP/2009**

#### **K jednotlivým bodům závěru:**

##### **ad 2) závěry jsou nepřesné a zavádějící:**

- odhadovat stav v jednotlivých lokalitách Suchdola je bez znalosti závazných příletových a odletových tratí nesprávné, zejména v případě startů jsou trasy nevypočitatelné a v posudku je dokonce uvedeno, že se počet startů nad Suchdolem má proti současnému stavu zvýšit,

- zátěž jižně od letiště se sníží z minimální na ještě menší za cenu koncentrace provozu do jednoho obydleného území - jižně od letiště je v obydleném území nepřijatelných současných cca 7% celkového provozu, na východ a západ od letiště nevádí zpracovateli a zpracovatelce ani 47 % provozu.

**ad 3) Zpracovatelka konstatuje, že se mírně sníží zátěž území nočním hlukem.** Jedná se o zjevnou nepravdu či záhadu, z dokumentace i z posudku jednoznačně vyplývá předpoklad zvýšení nejvýše rušivého nočního hluku v této oblasti proti současnému stavu a právě z tohoto důvodu se zde zásadním způsobem prodloužuje OHP, noční izofona 50 dB je prodloužena na stávající dráze o 2 km až k Vltavě.

Není ani pravda, že počet nočních letů bude na hlavní dráze 06L/24R omezen na max. 40 pohybů, dokumentace uvádí 40 letů v charakteristickém dni (půlroční průměr), posudek sice uvádí max. za noc 40 letů, ale pouze plánovaných (sloty), skutečnost tedy může být opět jiná.

Potvrzuje to paralelní požadavek v posudku na dodržení tzv "hlukové kvóty" odvozené právě od hranice rozšířeného OHP.

**ad 4) Tvrzení, že hluková zátěž území Suchdola zůstane přibližně zachována, je z hlediska hlukové studie zjevně nepravdivé.** Pokud by bylo pravdivé, postačovala by zcela jednoznačně současná délka OHP, která vyhověla i při 57 nočních letech v roce 2008. V dokumentaci i v posudku se ale v rozporu s výše uvedeným tvrzením OHP a limitní izofona prodlužují na stávající dráze o 2 km až k Vltavě. Noční hluk je naopak jediným uváděným důvodem rozšíření území s nadlimitním hlukem a důvodem prodloužení OHP v tomto území. Plocha s nadlimitním nočním hlukem se zvětšuje, počet obyvatel zasažených nočním hlukem ale dle zpracovatelky klesá. Toto konstatování poklesu osob exponovaných hlukem o 1 479 (v příloze 5 posudku na str. 52 ) je zakončeno výmluvným otazníkem. Žádnou rozumnou odpověď na tento otazník bohužel nemáme.

**ad 7) Po 6 letech přípravy dokumentace EIA nemá zpracovatelka podklady o území ohraničeném izofonami 40 - 50 dB důležitými z hlediska rušení spánku** a touto skutečností obhájuje podhodnocení údajů o počtu osob rušených ve spánku. Uváděný důvod, proč nejsou k dispozici podklady, je zjevně účelový a neobhajitelný. Zpracovatelka tvrdí, že hluk z letecké dopravy bude přemaskován hlukem pozadí, který je vyšší než hladiny 40-45dB z letecké dopravy. Pokud by si zpracovatelka uvědomila, že v noci bude venkovní hluk za oknem dosahovat 20 - 30 x za noc hodnoty 70 - 80 dB, teorie o pozadí by rázem vzala za své. Veřejnost je trvale matena uváděním údajů o průměrných hladinách hluku za 8 hodin, zde v souvislosti s hlukovým pozadím.

Přemaskovat hlukem z pozadí noční průlet letadla se zatím na Suchdole, v Horoměřicích, na Bílé Hoře, v Jenči,

Kněževsi, Přední Kopanině ani v rámci EU zatím nikomu nepodařilo - lze ověřit v terénu i bez přístrojů. Zpracovatelka i zpracovatel v otázce rušení, obtěžování i zdravotních rizik pomíjí vliv maximálních hladin hluku (doporučený deskriptor dle směrnice EU právě pro noční hluk), které se zcela jasně zásadně projevují ve vnitřních chráněných prostorech budov i při průměrných hladinách 40 - 45 dB. Ořezání OHP v posudku při stejném rozsahu provozu je projevem naprosté neznalosti působení zejména nočního hluku na zdraví obyvatel. Doporučujeme zažít v ložnici dvacetkrát až třicetkrát za noc po dobu několika let jednorázový letecký hluk o max. hladině kolem 40 dB při zavřených oknech a následně teprve potom zvažovat rozsah nočního provozu v obydleném území. Zpracovatelka uvádí, že zcela nevhodná je lokalita Na Padesátníku, kde prý dosahují max. hodnoty hluku až 80 dB. Bohužel se zpracovatelka neobtěžovala zjištěním max. hodnot dle autorizovaných měření letiště např. na Starém Suchdole - i zde se totiž max. hodnoty blíží 80 dB a někdy jsou i překročeny, v Horoměřicích je situace ještě horší.

Závěr zpracovatelky neodpovídá hlukovým studiím, které jednoznačně vymezují podstatně větší území zasažené nadlimitním hlukem, navíc se vychází z nesprávných údajů o obyvatelích. Tento zcela zásadní rozpor u hodnocení nejvíce nebezpečného nočního hluku se táhne celým procesem EIA již od roku 2005 a dosud nebyl odstraněn.

Zpracovatelka se snaží odvrátit pozornost od absence územního plánování a trvalého nárůstu počtu obyvatel v okolí letiště, tedy od skutečnosti, že toto území není již dávno vhodnou lokalitou pro neomezený rozvoj letecké dopravy. Zpracovatelka si z tohoto důvodu vytváří pro hodnocení zcela nesmyslné vstupní podmínky a na jejich základě vyvozuje mylné závěry.

**ad 8, ad 9) Zpracovatelka v bodě 8 uvádí zvýšení počtu vysoce obtěžovaných osob, v bodě 11 avizuje mírné až střední negativní vlivy na území, ale v bodě 9 překvapivě uvádí snížení rizika onemocnění chorobami srdce, krevního tlaku. Jedná se snad o léčbu hlukem? Provoz proti roku 2006 se přitom zvýší o 100 000 letů (!), počet obtěžovaných a rušených se i při nesprávných podkladech zpracovatelky také zvýší a rizika klesnou?**

**ad 11) Tvrzení o zlepšení situace v noční době je vzhledem k předpokládanému soustředění veškerého nočního provozu na starou dráhu - nad Horoměřice a prodloužení OHP právě z důvodu nočního hluku trvalou a nevysvětlitelnou kuriozitou procesu EIA.**

#### **Shrnutí k závěru přílohy 5 posudku**

Závěr obsahuje pouze dílčí informace zjištěné na základě zcela nesprávných a neúplných vstupních údajů, žádným způsobem nehodnotí únosnost záměru z hlediska zdraví obyvatel, zda je či není záměr přijatelný pro okolní obydlené území a za jakých podmínek. Veškeré i dílčí závěry ať již správné nebo chybné jsou samotnou zpracovatelkou relativizovány odkazy na nedostatečné podklady, nejistoty, atd.

Vyhodnocení vlivů na zdraví vypracované na základě stavu obyvatel k roku 2006 a stavu provozu pouze k roku 2020 navíc bez uvažování evidentního a prokázaného nárůstu obyvatel obsahuje věcná pochybení a vyhodnocení považujeme za nesprávné.

**D) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010** (příloha 1 posudku, vzhledem k množství různých posudků dále jen „posudek na posudek“).

#### **K tomuto posudku na posudek je možné uvést:**

**a) Není uvedeno, kdo byl objednatelem posudku** a zda se nejedná o další doplnění dokumentace. Posudek na posudek obsahuje nové tabulky s dalšími počty obyvatel, navrhuje změny závěrů do dokumentace (?) a chybí vlastní posouzení správnosti a úplnosti vyhodnocení vlivů na zdraví.

**b) Posudek na posudek přímo konstatuje, že dokumentace byla doplňována.**

**c) Vzhledem k nesplnění požadavků uvedených v bodě A)** je i tento posudek na posudek **zatížen neodstranitelnými chybami ve vstupních údajích**, toto ovšem není v posudku na posudek uvedeno

#### **4. Identifikace a charakterizace nebezpečnosti**

- Zpracovatel posudku na posudek Ing. Kubina konstatuje, že u vlivů na zdraví **nebyly uvedeny všechny negativní účinky hluku**, např. dle jeho názoru chybí zhoršení řečové komunikace, synergické účinky hluku, zvýšení celkové nemocnosti, ...v dokumentaci jsou uvedeny, v doplnění ne - ani zpracovatelé není jasné, k čemu se vyjadřuje,



- opakuje se zde předpoklad z dokumentace, že u leteckého provozu se nepředpokládá nízkofrekvenční hluk - není to vyloučeno, není uveden odkaz na studie, pouze se to předpokládá, přestože se proti tomuto hluku nelze chránit,
- omezit hodnocení vlivu na zdraví pouze na obtěžování, rušení spánku a kardiovaskulární onemocnění je zcela nesprávné - kde je řečová komunikace, synergie hluku, duševní zdraví, celková nemocnost, ... **Hodnocení je neúplné, záměrně není provedeno hodnocení podle hygienických limitů**, které by měly zohlednit celkové působení hluku a stanovit přijatelnou úroveň rizika. Předkládané hodnocení je neúplné a nesprávné.
- mnoho teoretických informací o metodách hodnocení, které ale nebyly v dokumentaci použity - viz např. synergie hluku, kde je uveden příklad teoretického výpočtu, který ale nebyl v dokumentaci pro hodnocení záměru vůbec využit, **synergie nebyla vůbec hodnocena**, přestože jsou zde přetíženy komunikace všech tříd včetně plánovaného okruhu kolem Prahy,
- zpracovatel uvádí, že i při dodržení limitů hluku je 20% obyvatel rušeno leteckým provozem ve spánku a že se před tímto rušením nelze chránit, dále uvádí **podcenění vlivů u nižších hladin nočního hluku**, žádné závěry však z toho nejsou vyvozeny.

## 5. Hodnocení expozice

Stejně jako v případě dokumentace obsahuje posudek na posudek **nepřesné, neaktuální a neúplné informace**,

## 6. Charakterizace rizika

Není zřejmé, proč se zpracovatel stejně jako zpracovatelka přílohy 5 pokouší vymyslet a obhájit (neúspěšně) nové nestandardní ukazatele zdravotních rizik. Zpracovatel není a nemůže být schopen na základě neúplného hodnocení rizik posoudit, zda a jaký počet osob je přijatelné ohrozit na zdraví - žádný takový ukazatel není, za tímto účelem byly z hlediska celospolečensky přijatelných rizik vytvořeny v ČR limity hluku, které právě přijatelnou míru zátěže a zdravotních rizik upravují. Navíc:

- zpracovatel se výslovně **distancuje od hodnocení dle hlukových limitů** (str. 8),
- překvapivě tvrdí, že se posuzují změny hlučnosti a počtu exponovaných obyvatel, ale **celé posouzení je založeno na „zmrazení“ počtu obyvatel k roku 2006**,
- **počty obyvatel v tabulkách jsou opět neaktuální** a navíc opět chybí některé lokality, OHP je také jiné,...
- **noční hladiny pod 45 dB**, označené zpracovatelem jako rušivé, nejsou zahrnuty do hodnocení,
- píše se o variantách, které nejsou variantami, **nemožná „varianta“ bez nárůstu obyvatel je označena jako příznivější**,
- zpracovatel uvádí, že **snaha o přesné vyjádření rizik se „příliš nepovedla“**, doporučuje pouze relativní vyjádření v % nárůstu onemocnění. Proč by měla být procenta lepší než absolutní čísla vypočtená z těchto procent, není zřejmé,

- opět uvádí na str. 10, že **nejsou zahrnuty osoby v pásmech pod 45 dB**, a že tedy ani procenta vlastně nejsou správná.

Jedná se o dílčí, neúplné charakteristiky rizik zatížené nejistotami všeho druhu.

## 7. Analýza nejistot

Pochybnosti z připomínek ohledně správnosti dokumentace nebyly vyvráceny, ale naopak:

- **nejistota u hodnocení synergie je absolutní, protože synergie nebyla provedena,**
- **počty osob nesprávné ve všech směrech,**
- dozvídáme se, že „cílem expertízy bylo zhodnotit míru únosnosti území pro předpovídaný nárůst obyvatelstva" a že
- „nedojde k nárůstu hlukové expozice, ale k výraznému nárůstu počtu obyvatel exponovaných hlukem",

K tomu:

- o únosnosti v jakékoliv podobě dokumentace ani posudek na posudek nic neříká a proto **nevíme, jaký počet obyvatel je pro letiště či zpracovatele únosný**, aby se letiště mohlo rozvíjet a počty infarktů byly přiměřené,
- jestliže po nárůstu počtu pohybů na letišti o 100 000 za rok (o 57%) soustředěných do úzkého pruhu území nedojde k nárůstu hlukové expozice, proč by se prodlužovalo OHP? Proč zpracovatelce i při imaginárním zmrazení počtu osob na úroveň roku 2006 stoupá v roce 2020-A počet obyvatel zasažených hlukem?

## 8. Shrnutí výsledků, závěr

**a) Zpracovatel z něčeho vyvozuje, že platí pouze závěr v příloze 5 posudku**, nikoliv závěry v příloze 20 dokumentace - posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z prosince 2009. Existují tedy 2 závěry posouzení vlivu hluku na zdraví a zjevně není jasné, zda platí oba, jeden či některý pouze částečně. Stejně lze ovšem prohlásit i o textu v dokumentaci - platí v plném rozsahu, nebo částečně, co je doplněno a co je přepracováno - z dokumentace a posudku na posudek nelze tyto zcela zásadní věci zjistit.

**b) Zpracovatel navrhuje doplnit závěr posouzení vlivů na zdraví** a evidentně předpokládá a doporučuje další doplnění dokumentace. Neuvádí ale, který závěr má na mysli a jak by se mohl ve fázi posudku změnit závěr v dokumentaci, není z textu jasné.

**c) Zpracovatel chybně a bez připomínek akceptuje závěry ze srovnání stavu v roce 2006** a nereálné „varianty" 2020-A se stejným počtem obyvatel jako v roce 2006.

**d) Zpracovatel** se chybně ztotožňuje se zjevně nesprávnou teorií, že přelet letadla v blízkosti letiště je v noci přemaskován hlukem pozadí (!?) a že není třeba toto řešit,

**e) přestože zpracovatel požaduje doplnit závěry o podstatné body, zpochybňuje počty obtěžovaných obyvatel, navrhuje omezení výstavby u leteckých tratí, avizuje zhoršení**

**řečové komunikace ve školách, obytných domech, závěr posudku na posudek konstatuje, že závěry zpracovatelky lze přijmout.**

Vzhledem k nedostatkům popsaným výše v části E) jsou tak **posudek v dokumentaci, doplnění v posudku (Příloha 5) i posudku na posudek (Příloha 1) nepřezkoumatelné. Vzhledem k absenci posuzování zdravotních rizik dle zákonných parametrů a bez prověření únosnosti území pro tento typ záměru je vyhodnocení vlivů na zdraví rovněž zjevně neúplné.**

#### **E) Vlastní posouzení vlivů záměru v posudku**

Posudek, předložený k vyjádření veřejnosti a dotčeným orgánům, a celá dokumentace jsou v části posuzování vlivů záměru na veřejné zdraví velmi nepřehledné vlivem doplňování a přepracování dokumentace. Není zřejmé, zda se posudek vztahuje k původní dokumentaci nebo k dokumentaci, která byla v rozporu se zákonem č. 100/2001 Sb. (EIA) doplněna. Není ani zřejmé, zda původní dokumentace platí či zda je nahrazena a v jakém rozsahu a které závěry jsou ve vztahu k ochraně zdraví platné.

Posudek se zabývá, jak zpracovatel sám uvádí, akademickými otázkami problematiky zdravotních rizik. Zcela záměrně opomíjí platné hlukové limity a posouzení únosného zatížení území. Posudek neobsahuje informaci o tom, zda je či není dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika ohrožení zdraví obyvatel a únosnost území nebyla přes výslovný požadavek MŽP posouzena vůbec.

#### **Vypořádání:**

A) Byly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZdr) z roku 2010 – viz vyjádření MZdr.

Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.

B) Viz vypořádání přílohy.

C) Dokumentace byla řádně posouzena posudkem dle zák. č. 100/2001 Sb. a posudek ji vyhodnotil jako úplnou a dostatečnou pro posouzení dle zák. č. 100/2001 Sb.

D) Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.

E) Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

F) Vzhledem k vysoce nadstandardnímu rozsahu záměru a velmi velkému počtu vyjádření, která byla nutno vypořádat, nemohly být správně lhůty po dohodě s MŽP dodrženy.

G) Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

H) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.)

I) Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP.

J) Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení neukládá zpracovateli doplněné dokumentace EIA vypořádat připomínky k původní dokumentaci EIA. Naopak tento zákon ukládá zpracovateli posudku EIA vypořádat všechna došlá vyjádření k dokumentaci EIA a nerozlišuje mezi původní dokumentací EIA a doplněnou nebo přepracovanou dokumentací EIA.

Vypořádání přílohy:

A) Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika).

B) Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

C) Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb

C)1. Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

V ochranném hlukovém pásmu je stanoven režim v souladu s legislativou.

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

Hodnocení zdravotních rizik nerozlišuje hlukovou zátěž v OHP a mimo něj. Uvažuje ji v celém zjištěném rozsahu a v celém dotčeném území.

Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP.

Hodnocení zdravotních rizik expozice hluku z leteckého provozu bylo zdola omezeno na nejnižší hladiny, na nichž lze prakticky rozlišit příspěvek hluku z leteckého provozu od hluku z ostatních zdrojů.

C)2. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

C)3. Hodnocení zdravotních rizik nerozlišuje hlukovou zátěž v OHP a mimo něj. Uvažuje ji v celém zjištěném rozsahu a v celém dotčeném území.

Vlivy hluku se v souvislosti se podmíněným omezením rozsahu OHP ani ochrana zdraví nijak nemění.

Hluková studie, která je přílohou dokumentace zohledňuje příslušné nejistoty výpočtu dle závazných metodik, které jdou k „tíži žadatele“, obsahuje stanovení limitních izofon. Vyhodnocení měření potom probíhá dle požadavků orgánů státní správy, jehož metodika není předmětem posouzení v tomto procesu EIA.

Hladina maximálního akustického tlaku není jako deskriptor pro posuzování hluku z dopravy stanovena nebo doporučena ve formě národního hlukového limitu ani žádnou směrnicí EU (Směrnice č. 2002/49/EC, která pouze umožňuje tento deskriptor použít, zejména, pokud jsou na něj navázány tzv. mezní hodnoty, což v ČR nejsou - viz příloha I Směrnice). Maximální hladiny hluku z leteckého provozu byly prověřeny v rámci oznámení EIA, které je nedílnou součástí procesu EIA a na základě jejich posouzení byly stanoveny oblasti nevhodné pro bydlení (významné vlivy maximálních hladin hluku) – viz příslušná podmínka. To, že v současné době nemají stanoven zákonný limit není chybou procesu EIA. Stanoveny byly, byly určeny oblasti s významnými vlivy, které byly ošetřeny příslušnou podmínkou.

C)4. Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.

C)5. „Skoková“ zátěž nebyla nijak opominuta – příslušné metodiky pro hodnocení vlivů na zdraví s ní počítají. Zároveň se nepočítá s provozem na maximální kapacity v době uvedení záměru do provozu.

C)6. Hladina maximálního akustického tlaku není jako deskriptor pro posuzování hluku z dopravy stanovena nebo doporučena ve formě národního hlukového limitu ani žádnou směrnicí EU (Směrnice č. 2002/49/EC, která pouze umožňuje tento deskriptor použít, zejména, pokud jsou na něj navázány tzv. mezní hodnoty, což v ČR nejsou - viz příloha I Směrnice). Maximální hladiny hluku z leteckého provozu byly prověřeny v rámci oznámení EIA, které je nedílnou součástí procesu EIA a na základě jejich posouzení byly stanoveny oblasti nevhodné pro bydlení (významné vlivy maximálních hladin hluku) – viz příslušná podmínka. To, že v současné době nemají stanoven zákonný limit není chybou procesu EIA. Stanoveny byly, byly určeny oblasti s významnými vlivy, které byly ošetřeny příslušnou podmínkou.

C)7. Problematika rozsahu limitní izofony nočního hluku je v posudku dostatečně vysvětlena. Na uvedeném „hlukovém paradoxu“ se mj. podílí i problematika nutného zohlednění příslušných korekcí ve výpočtu limitní izofony, které jdou k „tíži žadatele“.

C)8. Letiště dosud nemělo stanovenou max. kapacitu. Podmínku, která stanovuje max. kapacitu musí správní úřad zohlednit při dalších rozhodnutích (v tomto případě např. územní rozhodnutí) dle § 10 odst. 4 zák. č. 100/2001 Sb. Dále musí kontrolovat její plnění. Předmětem EIA (tedy nové EIA) jsou pak: „změny záměru uvedeného v příloze č. 1 k tomuto zákonu kategorii I, pokud má být významně zvýšena jeho kapacita a rozsah nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání“ - § 4 odst. 1 písm. b).

Požadavek na zvýšení podmínkou stanovené max. kapacity lze považovat za „významné zvýšení kapacity“.

Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

C)9. Požadované varianty byly prověřeny a doloženy dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.

V Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví byly použity výpočtové varianty, jedná se běžný postup, v tomto případě dokonce postup vyžádaný orgánem ochrany veřejného zdraví a podle tohoto požadavku také zpracovaný.

Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

B)C)10. Příletové a odletové tratě nejsou zdrojem významných hladin hluku, nemají vliv na limitní izofony, a proto mohou být řešeny tímto způsobem. Podmínkou je uloženo navrhnout tyto tratě mimo souvislou zástavbu, dodržování kontrolovat a porušení sankcionovat.

V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přílet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Tyto podmínky jdou nad rámec legislativy a jsou výsledkem procesu minimalizace vlivů v rámci procesu EIA.

Rozšíření hlukové zátěže Suchdola je z důvodu denní limitní izofony.

Hodnocení zdravotních rizik expozice hluku z leteckého provozu bylo zdola omezeno na nejnižší hladiny, na nichž lze prakticky rozlišit příspěvek hluku z leteckého provozu od hluku z ostatních zdrojů.

Hladina maximálního akustického tlaku není jako deskriptor pro posuzování hluku z dopravy stanovena nebo doporučena ve formě národního hlukového limitu ani žádnou směrnicí EU (Směrnice č. 2002/49/EC, která pouze umožňuje tento deskriptor použít, zejména, pokud jsou na něj navázány tzv. mezní hodnoty, což v ČR nejsou - viz příloha I Směrnice). Maximální hladiny hluku z leteckého provozu byly prověřeny v rámci oznámení EIA, které je nedílnou součástí procesu EIA a na základě jejich posouzení byly stanoveny oblasti nevhodné pro bydlení (významné vlivy maximálních hladin hluku) – viz příslušná podmínka. To, že v současné době nemají stanoven zákonný limit není chybou procesu EIA. Stanoveny byly, byly určeny oblasti s významnými vlivy, které byly ošetřeny příslušnou podmínkou.

V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přilet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Tyto podmínky jdou nad rámec legislativy a jsou výsledkem procesu minimalizace vlivů v rámci procesu EIA

D) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010 byl objednáán zpracovatelem posudku EIA dle § 9 odst. 4. Tento dílčí podklad byl objednáán proto, že zpracovatel posudku EIA je autorizovanou osobou pro EIA, není však autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik expozice hluku a osobou způsobilou pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, což je zpracovatel citovaného oponentního Posudku na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010. Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném svém ustanovení neukládá povinnost uvedení objednatel v dílčím podkladu.

Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity. Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů.

Posouzení dle zákona č. 258/2000Sb., tedy porovnání s hygienickými limity bylo provedeno vč. stanovení průběhu limitních izofon.

Posouzení zdravotních rizik bylo provedeno dle odst. 3) zákona č. 258/2000Sb., dle mezinárodních metodik doporučených WHO a dle požadavků příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví (viz vyjádření MZdr).

Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

E) Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.

Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika).

### **Občanské sdružení Ochrana životního prostředí v Praze 6 – Sedlci s ohledem na dopravní stavby**

Členové výše uvedeného občanského sdružení se seznámili s vypořádáním jejich nesouhlasných připomínek v rámci procesu EIA a konstatují, že s tímto vypořádáním zásadně nemohou souhlasit.

Vypořádání je nedostatečné a působí dojmem, že je jednak ledabylé, jednak účelové ve prospěch Letiště Praha a v některých bodech si dokonce protiřečí. Vzhledem k tomu, že ostatní postižené lokality vznesou zcela jistě své vlastní připomínky, soustředíme se pouze na oblast týkající se Prahy 6 - Sedlce a nejbližšího okolí.

V bodě 3 vypořádání typických připomínek, na které autor posudku odkazuje je na straně 124 odst. 2 konstatováno, že v rámci Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví byly doplněny lokality Řepy, Sedlec a Lysolaje. Znamená to, že v původní dokumentaci bylo toto území z tohoto hlediska zcela pomínuto. Naši námitku, že na tomto území mělo být provedeno měření spolupůsobení všech zdrojů hluku bagatelizuje zpracovatel Posudku zmínkou, že „*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.*“ V tomto bodě je autor posudku v rozporu s plánem OHP, protože OHP končí podle tohoto plánu kolem osy plánované dráhy až za pravým břehem Vltavy. Takže buď je letecký hluk v oblasti Sedlce „**méně významný**“ a pak tam OHP nemá co dělat a nebo je výrok zpracovatele nepravdivý. Ostatně co je to v těchto odborných souvislostech za odborný termín „méně významný“? Je zřejmé, že zpracovatel posudku v této lokalitě nikdy nebyl, letecký provoz krátkodobě, tím méně dlouhodobě nesledoval a už vůbec neměřil. Je vidět, že v ČR hojně užívaná praxe, že posudky se vyrábějí základě často v reálu neověřených podkladů našla i zde



své uplatnění. Co se týká provozu v denní a noční době (6-22 a 22-6), nebylo by asi na škodu, aby si zpracovatel posudku nechal předložit dokumenty o vzletech a přistáních, jejich směrech a časech a pečlivě je prostudoval. Možná by jako vzorek mohla posloužit dokumentace leteckého provozu v pátek 10. června, kdy letadla startovala východním směrem a jejich počet se s přibývajícím večerem zahušťoval a rozhodně se mezi 22 a 23. hodinou příliš nezmenšil. Zdá se, že v tuto dobu se zvyšuje počet letů do rekreačních destinací jižním směrem, protože některá letadla točila velmi brzy a z pohledu od Sedlce byla viditelná směrem přes bohnické sídliště ve chvíli, kdy už od letiště nalétávalo další. Při těchto přeletech (starty) jsme na zahradě museli přestat komunikovat, protože jsme si nerozuměli a to letadla startovala z dráhy, která je odlehlejší a k níž se má přidat hluk od letadel užívající novou ranvej která mají osu startů či přistání přímo nad Sedlcem. Z těchto důvodů musíme kategoricky trvat na nezávislém měření akustické synergie v Dolním Sedlci, protože zde, v úzkém údolí Vltavy, je kromě letecké dopravy velmi hustá doprava železniční (koridor Praha - Berlín), automobilová doprava a v létě i provoz lodní na Vltavě.

Co se týká vlivu SOKP úsek 518 a 519 ten sice byl projednáván v samostatném řízení, ale ještě v době, kdy nebyl posuzován záměr letiště na vybudování nové dráhy. Proto v případě, že budou dále projektovány obě stavby, je nezbytné, aby i v otázkách vlivu na životní prostředí byly posuzovány ve všech souvislostech.

Co se týká vlivu hluku ze startujících motorů na lidské zdraví, dočetli jsme se v posudku, že WHO zatím nedisponuje jednotnou metodikou pro posuzování vlivu hluku z letadel na lidské zdraví a že tedy v současné době je ve stavu akademické rozpracovanosti. Vzhledem k tomu, že však příslušné doporučení má spatřit světlo světa poměrně brzy (informace posuzovatele), bylo by asi lepší počkat a nové doporučení pak respektovat, zvláště když vidíme, jak se ministerstvo zdravotnictví ve spojení s hlavním hygienikem pokusilo „vyřešit“ situaci v jiné kauze tím, že navrhlo změkčit stávající hlukové limity.

Co se týká snížení cen nemovitostí, tam se domníváme, že posudek, který je v bodě 13. na straně 139 zmiňován je také zcela „akademický“, protože už dnes, dáte-li si práci a vyhledáte-li si inzeráty na prodej domů a bytů realitními kancelářemi v Horoměřicích a Suchdole, zjistíte, že cenový rozdíl srovnatelných nemovitostí je značný a určitě není způsoben jen vzdáleností od centra a dopravou, neboť se silným leteckým hlukem je tam konfrontován každý, kdo se v Horoměřicích objeví. Tvrzení, že rozšíření letiště už je plánováno 40 let a ceny to neovlivnilo je také irelevantní, protože obavy z hluku narostou ve chvíli, kdy bude výstavba nové ranveje nezvratně potvrzena a zahájena. Když se čtyřicet let nic neděje, tak veřejnost i neviditelná ruka trhu přestávají reagovat.

Na závěr po seznámení se s posudkem musíme konstatovat, že je zřejmé, že zpracovatel nepostupoval v souladu se zákonem o posuzování vlivu na životní prostředí. Dokumentace podle zákona nesmí být zpracovatelem posuzována, obsahuje-li oproti té, která mu byla předána MŽP k posouzení změny nebo je-li doplňována. Zpracovatel dále při zpracovávání posudku nezákonně přepracoval OHP, což samo o sobě celý dosavadní proces EIA znehodnocuje a je to zakázáno. Je též relativizováno stanovisko WHO a z posudku vyplývá,

že z mezinárodního hlediska není podle čeho dopady na zdraví dotčené populace posuzovat.  
Posuzovaný záměr není ve schváleném územním plánu Prahy.

S ohledem na uvedené skutečnosti považujeme dokumentaci, posudek i navržené stanovisko za nesprávné a žádáme MŽP o vydání zamítavého stanoviska k záměru.

### **Vypořádání:**

Posudek EIA provedl vypořádání připomínek v souladu s ustanoveními zák. č. 100/2001 Sb.

V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přílet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Tyto podmínky jdou nad rámec legislativy a jsou výsledkem procesu minimalizace vlivů v rámci procesu EIA.

Synergie hluku byla řádně provedena dle stávající legislativy.

Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika). Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů.

Posouzení zdravotních rizik bylo provedeno dle odst. 3) zákona č. 258/2000Sb., dle mezinárodních metodik doporučených WHO a dle požadavků příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví (viz vyjádření MZdr).

Posouzení vlivu na ceny nemovitostí bylo provedeno v úrovni potřebné pro proces EIA.

Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

## **Společenství vlastníků jednotek pro dům Holubí 1239**

**1. Posudek nesprávně hodnotí dokumentaci jako úplnou a správnou.** Dokumentace nebyla zpracována v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k rádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti. Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

- **nerespektování požadavků MŽP a dotčených orgánů,**
- **nedostatečné a nesprávné vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel**
- **nestanovení maximální kapacity letiště,**
- **neposouzení maximální únosnosti území v okolí letiště zasaženého leteckým hlukem**
- **neposouzení variant provozu a umístění dráhy, letiště (příklad viz. příloha 1)**
- **neposouzení provozu po roce 2020**

**2. Zpracovatel posudku v rozporu se zákonem doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru,** přestože tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje. Zpracovatel posuzoval dokumentaci doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.

**3. V rámci procesu EIA nebyly splněny zákonné termíny,** např. termín pro zpracování posudku byl překročen o cca 350 dnů.

**4. Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy** ani v Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy a je v rozporu s platným územním plánem VÚC Pražského regionu, údaje uvedené v dokumentaci jsou nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k záměru.

**5. Zcela nezákonný je postup zpracovatele při posuzování navrhovaného ochranného hlukového pásma (OHP),** protože zpracovatel v rámci posudku zcela přepracoval návrh OHP - proti předané dokumentaci stanovuje jiný rozsah a nové podmínky OHP. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí přepracování dokumentace výslovně zakazuje. Tímto dochází ke zrněné rozsahu dotčených obcí a území, snižuje se ochrana obyvatel před leteckým hlukem a důsledkem by byla maximální koncentrace provozu do úzkého pruhu území.

**6. Důsledkem nezákonného postupu a nesprávného posudku je, že z procesu EIA nelze zjistit, komu a v jakém rozsahu hrozí omezení ochrany zdraví a dotčení vlastnických práv zřízením OHP.**

Vzhledem k výše uvedenému jsou dokumentace, posudek a navržené stanovisko nesprávné a protizákonné a požadujeme vydání nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru

#### Příloha 1 - příklad varianty provozu bez nutnosti výstavby nové dráhy

Myslíme si, že stavba nové VPD 06R/24L není potřeba. Jsou i jiné možnosti řešení. Například zvýšení kapacity dráhového systému efektivnějším využíváním VPD 13/31. Vzlety z dráhy 31 a přiblížení na dráhu 13 hlukově neovlivňují obydlené oblasti. Zejména dráha 13 v kombinaci s dráhou 06 - separace příletů a odletů v případě východní situace a nebo dráha 31 v kombinaci s dráhou 24 - také pro rozdělení příletů a odletů v případě situace západní. Navíc je už i dráha 13 vybavena systémem přesného přiblížení ILS (nyní ještě stále ve zkušebním provozu, v blízké době plně funkční), tzn. větší kapacita letadel na přistání. Dále by bylo možné upravit pojezdové dráhy u dráhy 13/31 na rychloobčoky - méně peněz, větší kapacita letadel na přistání! Tato přestavba již u stávající dráhy 06/24 úspěšně proběhla v minulých letech a provoz výrazně zefektivnila a urychlila. Dále se dá upravit denní skladba letového řádu - rozmělnit špičky letového provozu do volnějších hodin.

Příklady letišť s podobným rozmístěním drah, kde je možno vidět zvládnuté řízení letového provozu i bez paralelní dráhy: Vídeň, Hamburg, Dublin,...

#### **Vypořádání:**

1. Dokumentace byla řádně posouzena posudkem dle zák. č. 100/2001 Sb. a posudek ji vyhodnotil jako úplnou a dostatečnou pro posouzení dle zák. č. 100/2001 Sb.
2. Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.
3. Vzhledem k vysoce nadstandardnímu rozsahu záměru a velmi velkému počtu vyjádření, která byla nutno vypořádat, nemohly být správní lhůty po dohodě s MŽP dodrženy.
4. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.
5. Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Vlivy hluku se v souvislosti se podmíněným omezením rozsahu OHP ani ochrana zdraví nijak nemění.

6. Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP.

## Vypořádání k Příloze 1

Zvýšení kapacity dráhového systému jiným provozním využitím jednotlivých drah bez paralelní dráhy byla v procesu EIA prověřováno. Počítá však s navýšením provozu na RWY 13/31 při standardních provozních podmínkách a to je z hlediska okolí nepřijatelné.

Projekt paralelní dráhy totiž neřeší pouze nárůst kapacity dráhového systému, řeší zároveň i otázky ochrany životního prostředí, tj. maximální útlum provozu na RWY 13/31 (snížení vlivů na cca 200 000 obyvatel) s výjimkou přísně stanovených důvodů (bezpečnost, mimořádné meteorologické jevy) a vytvoření podmínek pro optimalizaci přiletových a odletových postupů (CDA, dodržování SID až do vymezené vzdálenosti od LKPR, co nejmenší rozptyly).

Letiště zmiňovaná ve vyjádření (Vídeň, Dublin, Hamburg) jsou ve zcela jiné poloze vůči přilehlým osídleným oblastem, navíc to zcela odporuje současným trendům moderních letišť (zejména s důrazem na bezpečnost).

Podmínky provozu, uvedené v návrhu stanoviska EIA, vymezují budoucí provoz zcela jasně:

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 výhradně používána pro přistání (s výjimkou uzavření RWY 06L/24R)
- 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
- 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

minimalizovat uzavírky stávající RWY 06L/24R pouze na nezbytný rozsah z důvodu údržby

počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přílet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

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

Tyto podmínky jdou nad rámec legislativy a jsou výsledkem procesu minimalizace vlivů v rámci procesu EIA.

### **Občanské sdružení Společnost Šáreckého údolí**

Pozn.: v tomto Vyjádření jsou kurzívou vyznačeny citace z posudku, příloh nebo dokumentace

#### **A) Vyjádření k naplnění smyslu a znění zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí**

1. Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění, stanoví, že se posuzují vlivy na veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, vodu, ovzduší, klima, krajinu, přírodní zdroje, vymezené zvláštními právními předpisy a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Z hlediska ochrany životního prostředí je takovým zvláštním právním předpisem zejména zákon č. 17/1992 Sb. a zákon č. 114/1992 Sb.

Dokumentace ani Posudek nesplnily tento požadavek zákona č. 100/2001 Sb.. Např. posouzení Obecně chráněných přírodních prvků je vztaženo pouze k vlastní stavbě RWY (tedy „betonové ploše na letišti“), nikoli provozu, který generuje. Proto je nesprávně vyhodnocen vliv na VKP: „*záměr není s žádným takovým prvkem v kontaktu*“; stejně tak není pravda, že „*nedochází k územnímu střetu se žádným ze skladebných prvků ÚSES*.“ (letecký provoz generovaný záměrem zasahuje nejjeden skladební prvek ÚSES). Nepravdivé je také tvrzení, že: „*Nejbližší lesní porosty a rybníky jako VKP „ze zákona“ se nacházejí v dostatečné vzdálenosti od posuzovaného záměru.*“ Tvrzení, že: „*Stavba nezasahuje do ochranných pásem zvláště chráněných území přírody ani OP lesních porostů.*“ je zavádějící, neboť z povahy věci nejde jen o posuzování samotné „stavby“, ale samozřejmě především provozu. Dokumentace i posudek se drží nesprávného názoru, že je zapotřebí se zabývat jen ZCHÚ, VKP, ÚSES a ochrannými pásmy a to ještě jen pokud by do nich zasahovala stavba. Vůbec neřeší možný vliv na jednotlivé druhy, ať obecně chráněné nebo na druhy zvláště chráněné, které se v oblasti vlivů záměru nepochybně vyskytují. Především Šárecké údolí je významným ptačím refugiem (nemusí se jednat jen o ptačí oblasti vyhlášené v rámci Natury - to je jen jeden (specifický) předmět posuzování. Přitom rozsah území, v kterém působí vlivy záměru na tuto složku životního prostředí není možné uvažovat jen v rámci nadlimitní izofony podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a

vibrací, neboť takové vymezení se vztahuje k jiné problematice. Navíc - především ptačí druhy jsou, jak známo, k působení hluku výrazně citlivější a to, že není pro ně taxativně stanoven nějaký „hygienický limit“, neznamená, že vlivná ně je nulový a není třeba posouzení provádět. Stejně tak Dokumentace a Posudek neprovedly řádně posouzení vlivu na krajinný ráz, když hodnotily jen samotnou stavbu a lokalitu bezprostředně u ní. Zanedbání je o to horší, že posuzovaný záměr by měl nepochybně vliv na území vyhlášeného přírodního parku. Provoz letadel jistě není v souladu se smyslem a posláním přírodního parku a jistě nepatří k typické přírodní a historické charakteristice území parku.

Za naprostý výsměch smyslu posuzování vlivů na životní prostředí je možné považovat vyhlášení se z povinnosti posouzení na str. 129 Posudku: „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. (Tato podtržením zvýrazněná věta „odůvodnění“ neposouzení je nesmyslná, nesrozumitelná a účelová, a zřejmě bude velkým adeptem na titul Zelená perla v rámci ankety Ropák roku )

**Posouzení vlivů záměru na životní prostředí předloženou dokumentací a Posudkem není dosud provedeno řádně a úplně, jak požaduje zákon - všechny vlivy nejsou vyhodnoceny a proto nelze Stanovisko podle zákona č. 100/2001 Sb. vydat!**

2. Podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí: „Zpracovatel posudku nesmí posouzenou dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat“: Zpracovatel předmětného Posudku sám uvádí, že v rámci zpracování Posudku byla dokumentace doplněna a upravena (např. „Proto bylo v rámci posudku provedeno zásadní zmenšení rozsahu navrženého OHP.“ (str. 63))

**Zpracovatel posudku postupoval nezákonně - jsme přesvědčeni, že i z toho důvodu MŽP nemůže Stanovisko podle zákona č.100/2001 Sb. vůbec vydat!**

3. Podle zákona č, 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí: „Zpracovatel posudku zpracuje tento posudek na základě dokumentace, popřípadě oznámení a všech podaných vyjádření k nim. ...“ Zpracovatel posudku v nyní předloženém Posudku komentoval pouze vyjádření zasláná k pozdější fázi a neřešil vyjádření podaná k prvnímu předložení Dokumentace. Přitom na základě nich MŽP požadovalo doplnění a přepracování dokumentace. Zpracovatel posudku tedy nijak nevyhodnotil jestli byl splněn požadavek zohlednit tato podaná vyjádření. Zákon nerozlišuje vyjádření podaná v různých fázích a zpracovatel posudku by měl vyhodnotit všechna vyjádření.

**Tento požadavek zákona nebyl splněn, a i z toho důvodu by MŽP nemělo Stanovisko podle zákona č. 100/2001 Sb. vydat!**

4. Ze způsobu zpracování i formulací Posudku je evidentní, že zpracovatel Posudku selhal ve funkci, kterou u něj zákon v rámci posuzování vlivů na životní prostředí předpokládá: nezávisle a kriticky vyhodnotit zpracování Dokumentace a objektivně posoudit oprávněnost výhrad a požadavků podaných vyjádření. Místo toho se stal dalším v řadě nekritických podporovatelů záměru, který jen hledá slovní ekvilibristiku, jak záměr posvětit, vad si nevšimnout a výhrady ignorovat nebo bagatelizovat.

**Žádáme proto (i z výše uvedených důvodů), aby MŽP předložený Posudek odmítlo a pochybení považujeme za natolik závažná, že by MŽP již nemělo pokračovat ve spolupráci na dalším zajišťování zpracování posudku se tímto zpracovatelem.**

## **B) Vyjádření ke zpracování Posudku**

1. Posudek se k velkému množství kapitol jen shovívavě vyjadřuje: „... je zpracována dostatečně pro posouzení vlivů na životní prostředí.“

Některá vyjádření Posudku se snaží obhájit neudržitelný názor Dokumentace za každou cenu: „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." (str. 76) **Není možné souhlasit s názorem, že hluk není prvkem znečišťování a poškozování životního prostředí! A není správné omezit posuzování hluku jen na posouzení plnění limitů podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.**

Není možné souhlasit s názorem zpracovatele Posudku na některé kapitoly Dokumentace, např.:

### **D.1. 7 Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy**

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:



„Část D.1.7 je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.“ (str. 99) **D.1.8 Vlivy na krajinu včetně ovlivnění krajinného rázu**

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.“ (str. 100) **3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí** zpracovatel Posudku nechává bez vyjádření.

**2.** Nesouhlasíme s řešením, které do posouzení vlivů záměru RWY 06R/24L vnesl zpracovatel Posudku, a to, že limitem záměru je omezená velikost ochranného hlukového pásma, které je uvedeno několikrát v textu Posudku, např.:

„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.“

**Toto řešení neplní požadavek MŽP stanovený v rozhodnutí o doplnění dokumentace vlivů záměru na životní prostředí ze dne 13.3.2008 (zn.: 21550/ENV/08): „Jednoznačně stanovit maximální kapacitu a limity záměru, ke kterým se bude vztahovat celé posouzení vlivů záměru na životní prostředí (variantně při využívání různých kombinací vzletových a přistávacích drah, včetně technicky max. možného leteckého provozu na drahách 06L/24R + 06R/24L + 13/31).“**

Vzhledem k tomu, že doplnění Dokumentace nesplnilo tento požadavek MŽP a jeho oprávněnost trvá, **není možné vydat Stanovisko podle zákona č. 100/2001 Sb.**

**3.** Závažné nedostatky obsahují také dokumenty doplňující Dokumentaci:

- **Příloha č.5 posudku: Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví ... Ing. Dana Potužníková, březen - duben 2010**

- „Posouzení bylo doplněno o variantu 2020-A, která představuje hlukovou zátěž očekávanou v roce 2020, ale vztaženou na počet lidí v roce 2006. Na základě této varianty se dá popsat vliv nového vneseného zdroje hluku do posuzovaného území porovnáním s variantou nulovou, tj. stavem v roce 2006.“ Lokality doplněné o Řepy, Sedlec a Lysolaje.

- V tabulce varianty 2020-B (str. 17) počty obyvatel pro doplněné lokality nevyplněny!

- „Znamená to tedy, 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.“

- tabulka č.4 (str. 20) č.5 (str. 22) „Pro lokalitu Řepy, Sedlec a Lysolaje byly k dispozici údaje pouze pro letecký hluk, a to variantu 2006 a 2020-A.“

- „a) Rušení spánku

str. 31: „Lysolaje - Pro oblast Lysolaje byla poskytnuta pouze data týkající se hluku z leteckého provozu a varianty 2006 a 2020-A. V současné době ani ve výhledovém stavu, tj., tj. variantě 2020-A, se neočekává expozice hlukem  $L_n > 45$  dB.“

- „b) Obtěžování

str.37: „Lysolaje - Pro oblast Lysolaje byla poskytnuta data týkající se pouze hluku z leteckého provozu a variant 2006 a 2020-A. V současné době nejsou žádní obyvatelé exponováni  $L_{dvn} > 55$  dB. Ve výhledovém stavu, tj. variantě 2020-A, je očekávána expozice 280 obyvatel, z nichž je alespoň lehce obtěžováno pravděpodobně 170 osob, přičemž vysoce obtěžováno z tohoto počtu je pravděpodobně 46 osob.“

- Celkové porovnání (str. 38: „Pro lokality Řepy, Sedlec Lysolaje nebyla dodána data pro variantu 2020-B, protože relevantní je porovnání varianty 2006 a 2020-A.“

- Analýza nejistot (str.50 „Jen pro doplnění uvádíme, že u lokalit Řepy, Sedlec a Lysolaje byla zpracovatelům k dispozici data pouze pro hluk z letecké dopravy a variantu 2006 a 2020-A. Vzhledem k tomu, že vliv případného provozu paralelní RWY je patrný z porovnání právě těchto dvou variant, nebylo nutné doplňovat variantu 2020-B, tj. variantu s maximálním navýšením obyvatel v zájmovém území, které se ukázala v průběhu zpracování značně zkreslující a bez odpovídající výpovědní hodnoty.“

- Shrnutí (str.52 „... v denní době ... pruh území zasahující Suchdol a Lysolaje bude vystaven v denní době hluku okolo limitní úrovně  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB nebo mírně vyšší;“

str. 53 „... nebyly k dispozici podklady týkající se hlukového pásma  $L_n = 40$  až 45 dB, ve kterém se již rušivý účinek na kvalitu spánku může projevat. 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 z letecké dopravy. ...“ „Výše uvedené odborné závěry platí pouze pro podklady, tj. vstupní data tak, jak byla k tomuto zpracování poskytnuta.“

#### - příloha č.1 posudku:

**Posudek na „Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010“, které zpracovala Ing. Dana Potužníková Ing. Jaroslav Kubina Karviná, červen 2010**

za pozornost stojí (na str. 12: „Dle mého názoru měli být tito studenti zahrnuti do hodnocení rizika hluku u rušení spánku a obtěžování hlukem.“

Toto doporučení odbyl zpracovatel Posudku EIA: (str. 79 Posudku): „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,... Navíc se jedná o úzce výběrovou populaci lidí mladých (cca 18-26 let), kteří jsou obecně odolnější proti stresu,...“

za pozornost stojí také doporučení doplnění závěrů (na str. 13: „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.*“ a „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.*“ Toto doporučení zůstalo bez povšimnutí zpracovatele Posudku.

**Zpracovatel Posudku ignoroval problematiku školských zařízení v předmětné oblasti (základní školy, Zemědělská univerzita atd.) a problematiku zúžil na posuzování spánku studentů Zemědělské univerzity na kolejích. Vyhodnocení vlivů se přece musí týkat i nepříznivých vlivů na vyučování a vůbec soustředění při vyučování. Jsme přesvědčeni, že tuto problematiku je zapotřebí posoudit i podle části druhé Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ze dne 15.března 2006:**

## HLUK NA PRACOVIŠTI

### §2

(2) Hygienický limit ustáleného a proměnného hluku pro pracoviště, na nichž je vykonávána duševní práce náročná na pozornost a soustředění a dále pro pracoviště určená pro tvůrčí práci vyjádřený ekvivalentní hladinou akustického tlaku  $A L_{Aeq,8h}$  se rovná 50 dB.

**Tento požadavek nelze zajistit v navrženém ochranném hlukovém pásmu (OHP).**

**Vzhledem k výše uvedeným výhradám a vzhledem k tomu, že Dokumentace a Posudek obsahují řadu nesprávných tvrzení, nesplnily požadavky zákona a stále ještě nevyhodnotily všechny vlivy záměru na životní prostředí a není tudíž možné posoudit přijatelnost záměru nebo navrhnout nezbytná opatření, žádáme, aby MŽP nevydalo Stanovisko podle zákona č. 100/2001 Sb. a aby nadále trvalo na řádném posouzení záměru v souladu se zákonem.**

### Vypořádání:

A)1. V procesu EIA bylo zjištěno, že za předpokladu plnění podmínek stanoviska EIA (navržených posudkem EIA), nedojde v souvislosti s realizací a s provozem uvažovaného záměru k poškozování životního prostředí tj. zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy. A to včetně vlivů hluku bez ohledu na jejich detailní zařazení.

A)2. Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

A)3. Zák. č. 100/2001 Sb. ukládá zpracovateli posudku EIA vypořádat všechna došlá vyjádření k dokumentaci EIA a nerozlišuje mezi původní dokumentací EIA a doplněnou nebo přepracovanou dokumentací EIA. A tak to také v posudku bylo provedeno.

A)4. Posudek EIA byl zpracován v souladu s ustanoveními zák. č. 100/2001 Sb.

B)1. Vlivy hluku byly v rámci procesu EIA vyhodnoceny jak ve vztahu k zák. č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, tak ve vztahu k zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, Kde se posuzují vlivy na obyvatelstvo a životní prostředí i ve vztahu zák. č. 17/1991 Sb., o životním prostředí, dle kterého je respektováno únosné zatížení území. V návaznosti na §8 zák. č. 17/1991 Sb. lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území vč. vlivů hluku.

B)2. Rozvoj letiště je omezen především podmínkami stanovujícími max. kapacity, podmínkami návrhu OHP a řadou dalších podmínek stanoviska EIA.

B)3. Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika). Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů.

Posouzení zdravotních rizik bylo provedeno dle odst. 3) zákona č. 258/2000Sb., dle mezinárodních metodik doporučených WHO a dle požadavků příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví (viz vyjádření MZdr).

K vlivu na studenty ČZU je možno konstatovat, že vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity. Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů. Specifické posouzení zdravotních rizik se opírá o odst. 3) zákona č. 258/2000Sb. a je prováděno dle mezinárodních metodik doporučených WHO. Dle těchto metodik se posuzují rizika při celoživotní expozici, což studenti ČZU nesplňují.

Uváděný limit hluku pro pracoviště (vnitřní prostory) je plně respektován příslušnou podmínkou stanoviska, která zajišťuje v souladu s legislativou plnění hlukového limitu pro vnitřní prostory specifikovaných staveb, vč. skolských..

### **Občanské sdružení Ticho nad Prahou**

Občanské sdružení Ticho nad Prahou zastupující tisíce obyvatel městských částí Prahy 4, 5, 6, 13 a 17 **jednoznačně podporuje stavbu výše zmíněné paralelní dráhy**. Proto nás velice potěšila zpráva o vydání kladného posudku k dokumentaci EIA, který Ministerstvo životního prostředí ČR zveřejnilo v uplynulých dnech.

Chceme mít doma konečně klid! Proto nás znepokojila informace Letiště Praha o plánované generální opravě stávající hlavní dráhy. Pro nás, obyvatele hustě obydlených sídlišť na západním a severozápadním okraji Prahy, to bude znamenat, že několik měsíců v roce po dobu minimálně tří let nám budou nad hlavami přistávat a vzlétat tisíce letadel!

A to jen proto, že se doposud nepodařilo prosadit a realizovat stavbu nové dráhy, která by s definitivní platností ulehčila hlavnímu městu od hluku z letadel využívajících dráhu s letovými koridory nad hustě obydlenými oblastmi.

Naši podporu realizaci paralelní dráhy jsme v uplynulých dnech vyjádřili zasláním petičních archů s peticí **Občanská petice ANO paralelní dráze pražského letiště** podepsaných tisícovkou občanů. Podepsané petiční archy od nás obdržel ministr životního prostředí Tomáš Chalupa.

### **Vypořádání:**

Toto vyjádření je v podstatě v souladu se závěry procesu EIA.

### **Občanské sdružení Občané proti hluku a emisím**

1. Posudek nesprávně hodnotí dokumentaci jako úplnou a správnou. Dokumentace nebyla zpracována v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti. Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

- nerespektování požadavků MŽP a dotčených orgánů,
- nedostatečné a nesprávné vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel
- nestanovení maximální kapacity letiště,
- neposouzení maximální únosnosti území
- neposouzení variant provozu a umístění dráhy, letiště
- neposouzení provozu po roce 2020

2. Zpracovatel posudku v rozporu se zákonem doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru, přestože tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje. Zpracovatel posudku posuzoval dokumentaci doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.

3. V rámci procesu EIA nebyly splněny zákonné termíny, např. termín pro zpracování posudku byl překročen o cca 350 dnů.

4. Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném územním plánu Prahy ani v zásadách územního rozvoje Prahy a je v rozporu s platným územním plánem VÚC pražského regionu, údaje v dokumentaci jsou nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k záměru.

5. Zcela nezákonný je postup zpracovatele při posuzování navrhovaného ochranného hlukového pásma (OHP), protože zpracovatel v rámci posudku zcela přepracoval návrh OHP - proti předané dokumentaci stanovuje jiný rozsah a nové podmínky OHP. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí přepracování dokumentace výslovně zakazuje. Tímto dochází ke změně rozsahu dotčených obcí a území, snižuje se ochrana obyvatel před leteckým hlukem a důsledkem by byla maximální koncentrace provozu do úzkého pruhu území.

6. Důsledkem nezákonného postupu a nesprávného posudku je, že z procesu EIA nelze zjistit, komu a v jakém rozsahu hrozí omezení ochrany zdraví a dotčení vlastnických práv zřízením OHP.

7. Nevypořádání připomínek občanského sdružení O. s. Občané proti hluku emisím

Připomínky podané občanským sdružením k doplněné dokumentaci záměru nebyly zpracovatelem posudku řádně vypořádány, chyby v doplněné dokumentaci nadále přetrvávají a ze strany zpracovatele došlo k pochybení, když nesprávnou a neúplnou dokumentaci nevrátil k dopracování. K vypořádání jednotlivých připomínek sdružení uvádíme:

ad 1. Zpracovatel nerespektoval a nesplnil požadavky Ministerstva životního prostředí (MŽP) na dopracování dokumentace (viz č. k. 21550/ENV/08) ze dne 13.3.2008, Úkoly a požadavky MŽP nebyly v dokumentaci splněny.

ad 2. Nebyly vypořádány a zohledněny připomínky sdružení k dokumentaci z 3.2.2008 2.1. Připomínka 1

Vady v posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel přetrvávají, nebylo vypořádáno řádně.

2.2. Připomínka 2

Maximální kapacita v dokumentaci nadále neuvedena, připomínka nebyla řádně vypořádána.

2.3. Připomínka 3

Limity provozu pro noční ani denní provoz nebyly v dokumentaci stanoveny, připomínka nebyla řádně vypořádána

2.4. Připomínka 4 (OHP)

Nebyl splněn požadavek nerozšiřovat ochranné hlukové pásmo na již nyní obydlená území, návrh zpracovatele posudku výrazně snižuje ochranu obyvatel, s protizákonnou změnou navrhovaného OHP nesouhlasíme, připomínka nebyla v dokumentaci a v posudku správně vypořádána.

2.5. Připomínka 4 (optimalizace provozu)

Optimalizace provozu opět nebyla provedena, žádné provozní varianty nebyly posuzovány, nebylo vypořádáno nikdy a nikde.

2.6. Připomínka 5

Požadavek na zohlednění konfigurace terénu nebyl akceptován, připomínka nebyla v dokumentaci a v posudku správně vypořádána 2.8. Připomínka 8

Počty osob nebyly prověřeny, jsou neúplné, synergické vlivy hluku ze silniční, železniční a letecké dopravy a hluku z motorových zkoušek nebyly posuzovány, hodnocení vlivů na zdraví nadále chybné - připomínka nebyla v dokumentaci a v posudku správně vypořádána

ad 3. Nesplnění požadavků zákona č. 100/2001 Sb.

Připomínka nebyla řádně vypořádána, zákon není nadále respektován při zpracování dokumentace a rovněž posudek je v rozporu se zákonem (doplňování a přepracování dokumentace v posudku).

ad 4. Nesoulad s územně plánovací dokumentací

Připomínka nebyla řádně vypořádána, problémy ve vztahu k platné ÚPD nadále trvají.

ad 6. Nepřípustné ohrožení zdraví

Připomínka nebyla řádně vypořádána, nadále je překračována celospolečensky přijatelná míra zdravotních rizik.

ad 7. Dokumentace a posudek se výslovně vůbec nezabývají stavem životního prostředí po roce 2020, připomínka nebyla řádně vypořádána.

ad 8. Dokumentace nadále nerespektuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem, připomínka nebyla řádně vypořádána

9. Připomínka nebyla řádně vypořádána, trváme na tom, že dokumentace nebyla zveřejněna v souladu se zákonem

**Vzhledem k výše uvedenému jsou dokumentace, posudek a navržené stanovisko nesprávné a protizákonné a požadujeme vydání nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru.**

**Vypořádání:**

1. Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek. Maximální kapacita jednoznačně stanovená v posudku a v řadě podmínek stanoviska EIA nemůže být nikdy překročena (alespoň v rámci tohoto procesu EIA) – rok 2020 na ni nemá žádný vliv a také se v žádné podmínce neuvádí.

Byly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZ) z roku 2010 – viz vyjádření MZdr.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

Požadované varianty byly prověřeny a doloženy dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.-

2. Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb. Součástí procesu EIA je jak původní, tak doplněná dokumentace EIA.

3. Vzhledem k vysoce nadstandardnímu rozsahu záměru a velmi velkému počtu vyjádření, která byla nutno vypořádat, nemohly být správně lhůty po dohodě s MŽP dodrženy.

4. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

5. Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

6. Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP.

7. Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

Rozvoj letiště je omezen především podmínkami stanovujícími max. kapacity, podmínkami návrhu OHP a řadou dalších podmínek stanoviska EIA.

Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Vlivy hluku se v souvislosti se podmíněným omezením rozsahu OHP ani ochrana zdraví nijak nemění.

Ve stanovisku EIA jsou stanoveny podmínky pro minimalizaci vlivů na ŽP i pro oblast provozu.

Problematika zohlednění konfigurace terénu byla v posudku řádně vypořádána.

Synergické vlivy byly řádně posouzeny dle stávající legislativy.

Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika). Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů.



V procesu EIA je řešena situace s maximální kapacitou bez ohledu na rok. Žádná podmínka stanoviska EIA není limitována rokem 2020.

Národní hlukové předpisy (zajišťující přijatelnou míru rizika) vycházejí plně z požadavků WHO s tím rozdílem, že v národní legislativě jsou závazné, zatímco WHO požaduje limity doporučené (doporučené je má i většina evropských zemí) – tyto předpisy (doporučené WHO) jsou záměrem plněny.

9. Dokumentace byla zveřejněna v souladu se zákonem.

## **Občanské sdružení Osada Sadová**

### **1) Záměr je v rozporu s Listinou základních práv a svobod, úst. zák. č. 2/1993 Sb.**

Záměr vybudování paralelní dráhy je v rozporu s čl. 35 odst. 3 Listiny, podle kterého nikdo nesmí při výkonu svých práv ohrožovat ani poškozovat životní prostředí nad míru stanovenou zákonem. Záměrem dojde k překračování hlukových limitů nad míru stanovenou zákonem v hustě obydleném území, v území, které má i rekreační funkci. Záměr je rovněž v rozporu s čl. 11 odst. 3 Listiny, podle kterého Výkon vlastnického práva nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu, a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem. Z těchto důvodů je záměr v rozporu s Listinou.

### **2) Nebylo prokázáno, že záměr je veřejným zájmem, který by převažoval nad zájmem vlastníků nemovitostí a obyvatel v území postiženém záměrem**

Při tak výrazném dopadu záměru na životní prostředí, zdraví obyvatel a vlastnická práva vlastníků nemovitostí v území zasaženém nadlimitním hlukem, emisemi a dalšími negativními dopady nebylo prokázáno, že záměr výstavby paralelní dráhy je veřejným zájmem, výrazně převažujícím nad zájmy vlastníků nemovitostí a dotčených obyvatel v území obecně. Naopak, Ústavní soud v nálezu Pl. ÚS 24/08 č. 124/2009 Sb. dospěl k závěru, že paralelní dráha není veřejným zájmem, když nálezem zrušil zejména § 1 zrušeného zákona.

### **3) Nebyla prokázána odůvodněnost záměru**

Nárůst počtu přepravených cestujících jako důvod výstavby paralelní dráhy je v dokumentaci nepodložený aktuálními údaji a dokumentace pracuje s neaktuálními údaji. Současné údaje dokládají klesající počet přepravených cestujících a i současné zveřejněné výhledy leteckých asociací (červen 2011) dokládají opačný trend, než který předpokládá dokumentace. Za těchto okolností vyvstávají pochybnosti o skutečném důvodu pro výstavbu paralelní dráhy, např. vzhledem k nákladní letecké dopravě. To dokládá i skutečnost, že řadě jiných významných letišť postačuje jedna vzletová a přistávací dráha, a přesto dosahují srovnatelné i vyšší kapacity přepravených cestujících, než jaká je plánována v posuzované dokumentaci. Vzhledem k uvedeným důvodům má posudek podstatné vady.

### **4) Nebyly posuzovány varianty řešení, které by zajistily minimální negativní dopady záměru na životní prostředí a na lidské zdraví**

Vážnou vadou dokumentace a posudku je skutečnost, že nebylo posuzováno a srovnáváno více variant řešení, s variantním umístěním umístění paralelní dráhy nebo pokud se jedná o

varianty kapacity letiště či variantu s vyloučením nákladní letecké dopravy. Jedině takový postup by mohl zaručit minimalizaci dopadů na životní prostředí a lidské zdraví. Protože neproběhlo takové posouzení záměru, nemohla být ani posuzovaná varianta označena jako varianta s minimálním dopadem. Také z těchto důvodů je posudek vadný.

#### **5) Nebyla stanovena maximální kapacita letiště**

Dalším nedostatkem posudku a dokumentace je nestanovení celkové maximální kapacity letiště Ruzyně. Pokud není toto stanoveno, nelze ani posoudit skutečný dopad záměru na životní prostředí a posudek proto nemůže být relevantní.

#### **6) Záměr není vymezen v Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy není ani součástí Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy**

Záměr nemá oporu v platné územně plánovací dokumentaci pro hl. m. Prahu. Důkazem je samotná existence návrhu na změnu Územního plánu hl. m. Prahy Z939, která nebyla odsouhlasena. Pokud by záměr byl v souladu s územně plánovací dokumentací, nebylo by ani předložení změny potřebné. Změna Z939 nemůže být schválena, protože Nejvyšší správní soud zrušil část Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy týkající se paralelní dráhy. Namítáme, že posudek obsahuje nepravdivá tvrzení ohledně souladu záměru s územně plánovací dokumentací.

#### **7) Procesně nesprávný postup při dodatečném vypořádání připomínek zpracovatelem posudku namísto oznamovatelem a při nepřípustném doplňování dokumentace zpracovatelem posudku**

Namítáme procesně nesprávný postup, kdy vypořádání připomínek provedl posuzovatel v posudku namísto toho, aby vypořádání připomínek provedl oznamovatel, jak to vyžaduje zákon o posuzování vlivů na životní prostředí. Rovněž namítáme procesní postup, kdy zpracovatel posudku sám doplnil dokumentaci předloženou k posouzení, aniž by dokumentace byla vrácena oznamovateli k dopracování a znovu předložena veřejnosti k připomínkám. Oba tyto postupy jsou v rozporu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

**Všechny výše uvedené námitky č. 1) až 7) pokládáme za zásadní.**

**Nesouhlasíme z důvodů uvedených výše v námitkách s kladným závěrem posudku ani s jeho odůvodněním. Závěry posudku byly učiněny na základě vadné a neúplné dokumentace a při nedodržení zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, proto jsou nesprávné a v rozporu s platnými právními předpisy. Požadujeme proto vydání nesouhlasného stanoviska Ministerstva životního prostředí k záměru, případně vrácení posudku posuzovateli k přepracování.**

### **Vypořádání:**

- 1) a 2) v souvislosti s realizací záměru nedojde k překračování hlukových limitů nad míru stanovenou zákonem č. 258/2000Sb.
- 3) Potřeba realizace uvažovaného záměru je zdůvodněna v dokumentaci EIA a proces EIA nemá žádné nástroje k posuzování této potřeby.
- 4) Požadované varianty byly prověřeny a doloženy dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.
- 5) Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA.
- 6) Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.
- 7) Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení neukládá zpracovateli doplněné dokumentace EIA vypořádat připomínky k původní dokumentaci EIA. Naopak tento zákon ukládá zpracovateli posudku EIA vypořádat všechna došlá vyjádření k dokumentaci EIA a nerozlišuje mezi původní dokumentací EIA a doplněnou nebo přepracovanou dokumentací EIA.

### **Občanské sdružení Společenství vlastníků jednotek objektu Nad Vltavským údolím**

Záměr nové RWY 06R/24L se přímo dotýká práva vlastnického (práva na užívání vlastnictví k účelům bydlení, odpočinku a rekreace, dále pak pravděpodobným poklesem tržní ceny naší nemovitosti), práva na ochranu bydlení a životních podmínek, práva na ochranu osobnosti včetně práva na ochranu zdraví a práva na příznivé životní prostředí spolujednatelů pozemku č. 181/1 v katastrálním území Praha Sedlec a 106 bytů v bytových domech čp. 243, 244, 245, 246 a 247 umístěných na pozemcích 181/16, 181/17, 181/18, 181/19 a 181/20 v katastrálním území Praha Sedlec, kteří jsou vlastníky pozemků a staveb, dotčených návrhem záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně.

K posudku záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně" **uplatňujeme následující připomínky:**

Zpracovatel posudku zcela přepracoval návrh OHP oproti původní dokumentaci. Důsledkem je, že z **procesu EIA nelze zjistit, komu a v jakém rozsahu hrozí omezení ochrany zdraví a dotčení vlastnických práv zřízením OHP.** Zpracovatel posudku navrhuje hranici OHP striktně podle teoreticky vypočtené izofony. Části jednotlivých objektů tedy budou v OHP, části ne? Vypočtená izofona je teoretickou hranicí, která ale nebude odpovídat reálnému provozu. Jen nejistota měření je +-3dB a představuje zcela zásadní navýšení pohybů letadel.

Zákon č.258/2000Sb. nedefinuje hranici OHP, v §31 pouze nutnost jeho vyhlášení a povinnost provedení protihlukových opatření u vybraných staveb pro zajištění hygienických limitů hluku ve vnitřním prostředí. Dle §30 se chráněným vnitřním prostorem rozumí obytné a pobytové místnosti.

Stavební zákon č. 183/2006 a jeho prováděcí vyhláška č.268/2009 o technických požadavcích na stavby v §26 definuje požadavky na výplně otvorů: „**Akustické vlastnosti výplní otvorů musí zajistit dostatečnou ochranu před hlukem ve všech chráněných vnitřních**

**prostorech stavby současně za podmínek minimální výměny vzduchu v době pobytu lidí 25 m<sup>3</sup>.h-1/osobu nebo výměny vzduchu v místnosti nejméně jedenkrát za 2 hodiny. Dále musí být dodržena hodnota maximální přípustné koncentrace oxidu uhličitého 1000 ppm, která slouží jako ukazatel intenzity a kvality větrání."**

Aby tedy protihluková opatření měla smysl, není možná v obytných místnostech nebo ve školách pouze výměna oken za protihluková, nýbrž je nutné také vyřešit větrání místností. Mikroventilace oken nic neřeší, neboť jednak neposkytuje dostatečnou výměnu vzduchu v místnostech a jednak degraduje protihlukové vlastnosti okna. Pokud jsou např. v obytných místnostech plynové spotřebiče, je minimální nutná výměna vzduchu v místnosti ještě větší.

Aby tedy mohlo být garantováno splnění zákonných podmínek na hladinu hluku ve vnitřním prostředí dotčených budov, je nutné případ od případu prokázat reálnost provedení opatření u všech objektů v OHP, jinak **vlastníci nemohou posoudit zásah do svých práv (práva vlastnického, práva na ochranu bydlení a životních podmínek, práva na ochranu osobnosti, práva na ochranu zdraví, práva na příznivé životní prostředí)**, zda-li budou uvnitř objektů překračovány hygienické limity hluku dle NV č.148/2006Sb.

OHP má z logiky věci chránit okolí stavby - letiště před zástavbou. To, že je zvolen postup opačný, kdy je OHP dodatečně navrhováno nad stávajícími bytovými, zdravotnickými a školskými objekty, včetně např. škol mateřských a areálu zemědělské univerzity, a nad rekreačními přírodními lokalitami považujeme za neetické, v rozporu s elementární logikou a úctou k lidem a přírodě a důkazem naprostého cynismu ze strany oznamovatele i zpracovatele posudku.

Veškeré poznámky zpracovatele o tom, že letiště je zde od roku 1929 a plány na paralelní dráhu již 30 let, jsou absurdní, neboť většina zasažených obcí zde byla mnohem dříve než samo letiště a **vymezení nové dráhy není zakotveno ani v Zásadách územního rozvoje, ani v územním plánu hl.m. Prahy** a záměr nelze realizovat bez úpravy těchto koncepčních dokumentů.

V dokumentaci ani posudku **nebyla posouzena únosnost území**. Tedy logický postup, kdy by se určilo, kolik letů na plánované dráze je možné realizovat při dodržení hygienických limitů pro vnější prostor stávajících staveb a nebo rozložení zátěže na stávající dráhový systém. Žádné **skutečné varianty však hodnoceny nebyly** (jen současný stav, uvedení do provozu a předpokládaná kapacita), tedy není z procesu EIA možné vybrat variantu ideální.

Z dokumentace ani posudku **není jasná skutečná kapacita záměru** - pouze stav k roku 2020. U stávajícího dráhového systému byla kapacita zvyšována rovněž postupně bez jakéhokoliv procesu EIA (téměř 2 násobný nárůst za posledních 10 let). Lze tedy předpokládat obdobný postup, kdy je záměrem oznamovatele vyhlásit předimenzované OHP a pak zvyšovat počty letadel. Tvrzení zpracovatele posudku o případném novém procesu EIA jsou vzhledem k dosavadní praxi letiště nepravděpodobné.

**Nesouhlasíme s tvrzením, že hluková zátěž v Suchdole bude přibližně zachována** a že hladiny hluku pod 45dB budou přemaskovány hlukem pozadí. Nový Suchdol nyní leží mimo

OHP a hlavní trajektorii letů, nelze tedy tvrdit, že hluková zátěž se mírně zvýší nebo dokonce že není vnášena hluková zátěž do nových oblastí, a zároveň nelogicky vyhlášovat OHP. Jaký je v klidné ulici hluk pozadí, který přemaskuje letící letadlo?

Nesouhlasíme z tvrzením, že **hodnota poklesu nemovitostí** vlivem vyhlášení OHP dle studie nebyla prokázána. Toto je zcela absurdní tvrzení, kdy se oznamovatel snaží vyhnout finanční kompenzaci záměrem postiženým vlastníkům. Jedná se o diskriminační přístup oznamovatele i zpracovatele posudku.

**Vzhledem k výše uvedenému požadujeme vydání nesouhlasného stanoviska k záměru výstavby paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha-Ruzyně.**

### **Vypořádání:**

Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP.

Hluková studie, která je přílohou dokumentace zohledňuje příslušné nejistoty výpočtu dle závazných metodik, které jdou k „tíži žadatele“, obsahuje stanovení limitních izofon. Vyhodnocení měření potom probíhá dle požadavků orgánů státní správy, jehož metodika není předmětem posouzení v tomto procesu EIA. Počty pohybů jsou stanoveny podmínkami určujícími maximální kapacity.

Zák. č. 258/2000Sb., jasně určuje režim v OHP. Vzhledem k tomu, že specifikuje nutné podmínky pro specifickou zástavbu, lze těžko předpokládat, že může být navrženo jediné mimo tuto zástavbu.

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

Požadované varianty byly prověřeny a doloženy dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

Hodnocení zdravotních rizik expozice hluku z leteckého provozu bylo zdola omezeno na nejnižší hladiny, na nichž lze prakticky rozlišit příspěvek hluku z leteckého provozu od hluku z ostatních zdrojů.

Posouzení vlivu na ceny nemovitostí bylo provedeno v úrovni potřebné pro proces EIA.

### **Občanské sdružení Zdravé Lysolaje**

1) Posudek nedostatečně odpovídá na námitky našeho O.s. Zdravé Lysolaje (str.330-332 v posudku), např.:

- a) Námitku v bodě 1) nevysvětluje, nýbrž oklikou řeší odkazem na vypořádání typické připomínky č. 10, které by se však spíše mělo jmenovat „*Neshoda se všemi dotčenými subjekty*”.
- b) Námitku v bodu 2) banalizuje, z čehož nám vyplývá, že výběr měřících míst zůstal v souladu s metodikou asi jen na papíře, zatímco provedení v praxi již podle očitých svědků danou metodiku nerespektovalo.
- c) K námitce v bodě 3) posudek uvádí: „ *Lysolaje byly doplněny do Doplnku posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, které je přílohou tohoto posudku.* ” Tedy zpracovatel posuzoval dokumentaci jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů. Doplnění posuzované dokumentace zpracovatelem posudku považujeme za nezákonné, neboť tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje.
- d) K námitkám v bodech 11 a 12 neuvádí posudek nic.

2) V rámci procesu EIA nebyly splněny zákonné termíny, např. termín pro zpracování posudku byl překročen o cca 350 dnů.

3) Posudek nesprávně hodnotí dokumentaci jako úplnou a správnou. Dokumentace nebyla zpracována v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP”), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti. Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

- a) - nerespektování požadavků MŽP a dotčených orgánů,
- b) - nedostatečné a nesprávné vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel
- c) - nestanovení maximální kapacity letiště,
- d) - neposouzení maximální únosnosti území v okolí letiště zasaženého leteckým hlukem
- e) - neposouzení variant provozu a umístění dráhy, letiště

f)- neposouzení provozu po roce 2020

#### 4) Nesplnění požadavků Ministerstva zdravotnictví

MZ jako dotčený úřad ve svém vyjádření (str.419 posudku) doporučuje v rámci posudku doplnit hodnocení zdravotních rizik o další variantu, aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, objasnit rozsah navrhovaného pásma a předložit podklady k limitním nočním izofonám.

K tomuto doporučení je nutno uvést:

- doporučení MZ se zjevně netýká pouze informací vyplývajících z dokumentace, ale je požadováno vypracovat novou variantu a aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, evidentně se požaduje změna a doplnění dokumentace. MZ doporučuje provést doplnění, které zákon 100/2001 Sb. výslovně zakazuje a na zákaz doplňovat dokumentaci v rámci posudku byl oznamovatel výslovně upozorněn MŽP, viz výše. MZ nemůže ve svých doporučeních a požadavcích vyžadovat porušení zákona a i v případě, že by toto učinilo, nelze tato protizákonná doporučení ze strany zpracovatele akceptovat. Odpovědnost za zpracování posudku v souladu se zákonem nese zpracovatel bez ohledu na doporučení MZ.

- ve vztahu k ochrannému hlukovému pásmu (OHP) nebyla MZ požadována jeho změna nezákonně provedená v rámci posudku, ale pouze objasnění velikosti OHP, odkazy na požadavky MZ a dikci zákona jsou v tomto směru irelevantní,

- srovnání stejným způsobem teoreticky vypočtených izofon z roku 2006 a 2020 naprosto neřeší podstatu problému a který upozorňuje veřejnost, protože se jedná zejména o rozpor mezi stavem izofon z roku 2006 a 2020 a autorizovaným měřením zjištěnými hladinami hluku v letech 2007 -2010, které potvrdily dostatečný rozsah stávajícího OHP.

Zpracovatel v případě vyjádření MZ nepožadoval vrácení dokumentace k doplnění a v rozporu se zákonem dokumentaci sám doplnil a dokonce přepracoval nad rámec požadavku MZ.

#### 5) Problematika OHP a stanovení limitů území

Vypořádání připomínek k OHP nebylo provedeno správně zejména z následujících důvodů:

- zpracovatel není oprávněn přepracovávat dokumentaci záměru a měnit předkládaný záměr, jeho úkolem je posuzovat předložený záměr,

- nebyl vyřešen rozpor mezi snižováním nočního provozu a prodlužováním stávajícího OHP z důvodu nočního hluku,

- úvahy o rozdílu mezi izofonami 2006 a 2020 pouze odvádějí pozornost od podstaty problému,

- zpracovatel naprosto nepochopil podstatu nejistoty měření a její uplatňování při kontrole hluku, protože nejistoty měření jdou v jeho podání a návrhu OHP v neprospěch obyvatel,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- venkovní hluk není v OHP legislativně omezen z hlediska průměrných hladin ani maximálních hladin a to v denní a noční době, vlivem nejistot měření na hranici OHP není v tomto směru pro obyvatele nic jisté,
- ohledně podmínek pro rozšíření OHP na str. 123 lze konstatovat, že požaduje blíže nespécifikovanou optimalizaci provozu, která by se „vešla“ do limitních izofon. Tato optimalizace může vést k přerozdělení provozu mezi dráhy oproti deklarovanému stavu v dokumentaci, ke kterému se vyjadřovala veřejnost.
- Zpracovatel neustále opakuje, že se sníží noční hluk, ale stejně razantně trvá na rozšíření OHP z důvodu nočního hluku. Zjevný rozpor, jedno z tvrzení prostě nemůže být pravda.
- Informace o legislativě, že dle zákona 258/2000 Sb. musí být OHP vyhlášeno v rozsahu limitní izofony, v tomto případě teoreticky a zjevně špatně vypočtené, jsou klamání veřejnosti, přesvědčit se lze přímo v zákoně.

Závěrem lze konstatovat, že pokud byl návrh OHP navržen nesprávně, měla být dokumentace vrácena k přepracování. Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### 6) Problematika posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví

K odhadům počtu různých onemocnění je nutno uvést.

- nejsou hodnocena všechna rizika spojená s nadlimitním hlukem, jde pouze o výběr některých onemocnění,
- celospolečensky přijatelné riziko ohrožení zdraví je stanoveno nařízením vlády 148/2006 Sb., které zahrnuje veškeré faktory a stanovuje přijatelnou míru zátěže, zpracovatel zohledňuje pouze některá rizika a hodnocení není úplné,
- všechna neúplná hodnocení rizik jsou zatížena chybami ve vstupních předpokladech,
- doplnění dokumentace bylo provedeno v rozporu se zákonem, veřejnost se s ním nemohla řádně seznámit,
- neúplnost podkladů je problém oznamovatele, nelze jím omlouvat nedostatečnost vyhodnocení,
- všechny uváděné nejistoty všeho druhu by se měly odrazit ve zvýšené ochraně obyvatel, nikoliv v „ořezání OHP“ při stejném rozsahu provozu,
- tvrzení o nadhodnoceném posouzení není opodstatněné vzhledem k neúplnosti hodnocení a neuvažování dalších rizik spojených s omezeným větráním - protihluková okna fungují pouze při úplném vzduchotěsném uzavření, klimatizace není součástí protihlukových opatření a zhoršuje se kvalita vnitřního prostředí a to nejen z důvodů hluku.



#### 7) Umísťování obytné zástavby do OHP

Umísťování staveb pro bydlení, škol a školek do OHP je natolik absurdní, že pokus o negování věty v dokumentaci o tom, že nelze splnit podmínky pro chráněný venkovní prostor staveb a že by se v OHP neměly ani tyto stavby umísťovat, nelze nic než odmítnout. Zvláště podivně to vyznívá v kontextu s několikrát opakovaným konstatováním, že za nepříznivé výsledky vyhodnocení je odpovědný zejména nárůst počtů obyvatel v okolí letiště. Lze dále odkázat na směrnici EU o snižování počtu obyvatel zasažených hlukem, snižování hlukové zátěže a lze si i položit otázku - co děti na zahradách mateřských škol?

Nesouhlasíme s vypořádáním připomínky, proč se tento správný a logický požadavek nelíbí zpracovateli, není zřejmé.

#### 8) Vnášení leteckého hluku do nových oblastí

Nezpochybujeme platnost fyzikálních zákonů, ale nesouhlasíme s vypořádáním připomínky a nadále spatřujeme rozdíl v tom, jestli letadlo letí ve vodorovné vzdálenosti 1,5 km a více od domu nebo nad hlavou. Že se posunutím dráhy směrem ku Praze dostane hluk i do nových území je dle standardních fyzikálních zákonů zřejmé.

Typická připomínka nebyla vypořádána, účinek hluku v nově zasažených oblastech nebyl dostatečně vyhodnocen (Lysolaje, Sedlec)

Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### 9) Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví

- připomínky nebyly vypořádány, lokality Sedlec, Lysolaje, Řepy nebyly hodnoceny ve variantě 2020-B
- nedostatek podkladů neomlouvá oznamovatele ani zpracovatele,
- chybné doplnění bylo navíc provedeno protizákonně,
- proč posuzovatel navrhuje vyškrtnutí lokalit dotčených záměrem z hodnocení není jasné, ale nesouhlasíme s tím.

Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### 10) Únosnost vlivu hluku na veřejné zdraví

Posouzení únosnosti záměru pro dané území nebo při neznámé kapacitě záměru posouzení maximální únosnosti území pro daný záměr nebylo provedeno v dokumentaci ani v posudku, přestože

- ve stanovisku MŽP k dokumentaci je požadavek „stanovit maximální únosnost území... ve vazbě na kapacitu záměru“,

- posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví uvádí cíl „zhodnotit míru únosnosti území“,
- podstatou celého procesu EIA je zjevně právě posouzení, zda předkládaný záměr nepřekračuje únosné zatížení území,

Zásadní vadou dokumentace i posudku je neposouzení únosnosti záměru pro lidské zdraví, které se zpracovatel dokumentace a posudku snaží nahradit pouze procesem hodnocení rizik, pro který nejsou v legislativě stanovena pravidla ani deskriptory. Proces hodnocení rizik může být považován za doplněk hodnocení vlivů na zdraví dle zák. 258/2000 Sb., nikoliv za jeho náhradu a skutečně se jedná o „akademický proces“ který sám zpracovatel degraduje výroky např. „vhodné pro základní výzkum“, „méně vhodné pro potřebu jednoznačných závěrů procesu EIA“, méně pochopitelný pro veřejnost“, Předložený proces hodnocení rizik nevytvořil podklady pro posouzení únosnosti záměru dle zák. 258/2000 Sb. ani nebyl dle tohoto zákona hodnocen. Toto je zcela zjevné z následujícího:

- hodnocení vlivů na zdraví nepracuje s deskriptory dle zákona 258/2000 Sb.,
- hodnocení neobsahuje žádný údaj o tom, kolik obyvatel žije a mělo by žít na území zasaženém nad limitním hlukem dle zák. 258/2000 Sb., a v jaké míře budou zasaženi tímto hlukem,

Orgány ochrany zdraví nejsou schopny posoudit záměr dle platných předpisů.

V posouzení vlivů na zdraví se zpracovatel pokouší vytvořit nový ukazatel přijatelné míry zdravotních rizik. Jeho úvahy jsou ovšem z hlediska platné legislativy zcela nezávazné, zatížené nejistotami a chybami včetně neúplnosti zohledněných rizik a nevyplývá z nich ve vztahu k únosnosti území naprosto žádný závěr. Proč nebylo provedeno posouzení dle platných deskriptorů v nařízení vlády č. 148/2006, které dle slov zpracovatele stanovují pro ČR „celospolečensky dostupné a únosné riziko“ a jsou stanoveny v souladu s doporučením WHO“ nebylo v rámci posudku objasněno. Zpracovatel tedy dokonce sám konstatuje, že máme stanovenou míru únosného rizika na světové úrovni, ale přesto toto vyhodnocení nebylo provedeno a je uváděno, že nelze provést. Jedná se o závažné pochybení zpracovatele posudku a také nevypořádání připomínek.

Otázku únosnosti záměru na lidské zdraví se zpracovatel pokouší vyřešit zcela nesprávnou interpretací zákona o životním prostředí: „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“. Uvedená tvrzení jsou s ohledem na záměr zcela nesmyslná, přesto pro pořádek uvedeme:

- hluk opravdu není složkou životního prostředí, která může být poškozena, ale je to znečišťování životního prostředí v důsledku lidské činnosti, u které se posuzuje přípustná míra,
- předpokládat na základě dokumentace splnění hygienických požadavků je vzhledem k vyznačení území s nadlimitním hlukem nesprávné,

- tvrzení, že v okolí letiště nelze ani „hypoteticky“!? usuzovat na poškození životního prostředí je zjevně nejvíce nesprávné tvrzení v průběhu 5 let trvajících procesu EIA,

- dovozovat na základě těchto „faktů“, že nebude překročeno únosné zatížení území, je rovněž nesprávné, zvláště když tento problém nebyl v dokumentaci a posudku vůbec řešen.

Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### 11) Neposouzení únosné míry zdravotních rizik

V celé dokumentaci i v posudku chybí vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, přestože je tento zákon velmi často citován. Nebylo provedeno jednoznačné vyhodnocení, zda záměr splňuje platné hygienické limity či nikoliv, v jakém případně rozsahu, kolik obyvatel bude takto postiženo a zdaje překročení hygienických limitů přípustné či nikoliv a za jakých podmínek. Veškeré údaje o vlivech na zdraví jsou vztahovány k deskriptorům, pro která není v ČR stanovena celospolečensky únosná míra ohrožení zdraví, posudek dokonce výslovně uvádí, že nehodnotí hygienické limity, které tuto míru ohrožení zdraví v ČR stanovují.

Vzhledem k tomu, že pro orgány hygienické služby nejsou relevantní teoretické modely ani akademické úvahy o dílčích vlivech hluku, ale pouze zákonem stanovené limity a ukazatele, dokumentace neposkytuje dostatek podkladů pro vyjádření příslušných orgánů ochrany zdraví ani neposkytuje podklad pro případná další řízení. Autoři se nad rámec zákona zabývají vědeckými problémy a nejistotami všeho druhu, ale základní posouzení dle platných hygienických limitů provedeno nebylo. Právě hygienické limity jednoznačně a závazně stanovují celospolečensky přijatelnou úroveň zdravotních rizik a není důvod je jakkoliv nahrazovat nezávaznými teoriemi vytvořenými na základě chybných vstupních dat. Navrhovaný vznik OHP totiž rozhodně neznamená, že pro tyto obyvatele by měla platit jiná kritéria pro hodnocení zdravotních rizik z hlukové zátěže.

Většina teorií o vlivech a různých účincích na zdraví byla nebo měla být zohledněna při přípravě hlukových limitů dle nařízení vlády 148/2006, které souhrnně stanovují přijatelnou míru ohrožení lidského zdraví ať již v okolí letiště nebo komunikace. Z tohoto pohledu není vůbec zřejmé, proč se zpracovatelé pouštěli do složitých hodnocení, které nevedly a ani nemohly vést k žádným praktickým závěrům. Pokud chtěli vyvrátit správnost hygienických limitů nebo je nahradit něčím jiným, jaksi mimo rámec zákona, tak se jim to zjevně nepodařilo.

Závěr:

Dokumentace k záměru i posudek není podle nás způsobilý k prokázání únosnosti záměru pro životní prostředí a zdraví obyvatel. Vzhledem k výše uvedenému požadujeme vydání nesouhlasného stanoviska k realizaci tohoto záměru.

**Vypořádání:**

1) Posudek EIA provedl vypořádání připomínek v souladu s ustanoveními zák. č. 100/2001 Sb. Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

2) Vzhledem k vysoce nadstandardnímu rozsahu záměru a velmi velkému počtu vyjádření, která byla nutno vypořádat, nemohly být správní lhůty po dohodě s MŽP dodrženy.

3) a 4) Byly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZdr) z roku 2010 – viz vyjádření MZdr.

Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Problematika rozsahu limitní izofony nočního hluku je v posudku dostatečně vysvětlena. Na uvedeném rozsahu limitní izofony se mj. podílí i problematika nutného zohlednění příslušných korekcí ve výpočtu limitní izofony, které jdou k „tíži žadatele“. Vyhodnocení měření potom probíhá dle požadavků orgánů státní správy, jehož metodika není předmětem posouzení v tomto procesu EIA.

Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

5) Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Problematika rozsahu limitní izofony nočního hluku je v posudku dostatečně vysvětlena. Na uvedeném rozsahu limitní izofony se mj. podílí i problematika nutného zohlednění příslušných korekcí ve výpočtu limitní izofony, které jdou k „tíži žadatele“. Vyhodnocení měření potom probíhá dle požadavků orgánů státní správy, jehož metodika není předmětem posouzení v tomto procesu EIA.

V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přilet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Tyto podmínky jdou nad rámec legislativy a jsou výsledkem procesu minimalizace vlivů v rámci procesu EIA.

6) Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika). Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů.

Posouzení zdravotních rizik bylo provedeno dle odst. 3) zákona č. 258/2000Sb., dle mezinárodních metodik doporučených WHO a dle požadavků příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví (viz vyjádření MZdr).

7) V ochranném hlukovém pásmu je stanoven režim v souladu s legislativou.

8) Posudek nijak nezastírá, že v souvislosti s realizací uvažovaného záměru dojde ke změně hlukového pole.

9) Posouzení zdravotních rizik bylo provedeno dle odst. 3) zákona č. 258/2000Sb., dle mezinárodních metodik doporučených WHO a dle požadavků příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví (viz vyjádření MZdr).

10) Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

11) Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika). Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů.

## **NE PARALELNÍ DRÁZE RWY, OBČANSKÉ SDRUŽENÍ PRO HANSPAULKU**

NE zvyšování leteckého hluku nad obytnou zástavbou na severozápadě Prahy a v jejím okolí  
Chcete zvýšení počtu letů z nynějších 175 000 ročně na 275 000 v roce 2020 a jejich dráhu posunout díky návrhu Letiště Praha blíže ku Praze o 1,5 km, chcete se se svými dětmi dívat na umírající zvěř v ZOO?

## 1. MŽP ZVEŘEJNILO POSUDEK

Posuzování vlivů na životní prostředí a zdraví (EIA) záměru "Paralelní RWY 06R/24L Letiště Praha Ruzyně" se blíží k závěru - byl zveřejněn posudek a návrh stanoviska. Posuzovaným záměrem je výstavba nové dráhy 1,5 km blíže centru města spojená s násobným navýšením leteckého provozu a maximální koncentrací nočních letů na stávající dráhu. Posudek je dostupný na [www.mzp.cz/eia](http://www.mzp.cz/eia), kód MZP 090 a rovněž na [www.nerwv.cz](http://www.nerwv.cz).

Průběh procesu EIA jednoznačně ukázal, že připomínky občanů mají zásadní význam pro řádné posouzení vlivů záměru, Ministerstvo životního prostředí na základě připomínek vrátilo dokumentaci k přepracování. I přes změny dokumentace, účelové změny zákonů i porušování zákona letiště nenapravilo zásadní chyby, které zpochybňují celý proces EIA včetně zveřejněného posudku. Nyní je zcela nezbytné upozornit na neobjektivní a nesprávný posudek, porušování zákona a důsledně trvat na vypořádání připomínek v konečném stanovisku Ministerstva životního prostředí (MŽP) k rozšiřování letiště, a proto se na Vás opět obracíme se žádostí o pomoc.

## 2. POSUDEK JE NESPRÁVNÝ, NEOBJEKTIVNÍ A PROTIPRÁVNÍ

Posudek s návrhem stanoviska neodstraní ani neřeší následující základní nedostatky záměru:

- nebyla stanovena maximální kapacita letiště, nebyl vymezen ani omezen rozvoj letiště
- nebyla posouzena únosnost záměru pro životní prostředí a zdraví
- je navrhována nepřiměřená koncentrace nočního i denního leteckého provozu v obydleném území
- nebyl jakkoliv posouzen vliv záměru po roce 2020
- nepřiměřené a trvalé omezení práv na ochranu zdraví a vlastnických práv obyvatel v ochranném hlukovém pásmu
- dokumentace je v rozporu s platnou územně plánovací dokumentací
- dokumentace se vůbec nezabývá vlivem zvýšeného a hlavně pravidelného hlukového zatížení domácích a v zajetí chovaných druhů zvířat ( nebezpečí pro domácí a chovná zvířata a zvířata v pražské ZOO!!).

Posudek záměru je zpracován jako obhajoba dokumentace, doplňuje a přepracovává dokumentaci a je v rozporu se zákonem.

### **Vypořádání:**

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA.

Rozvoj letiště je omezen především podmínkami stanovujícími max. kapacitu, podmínkami návrhu OHP a řadou dalších podmínek stanoviska EIA.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika). Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů.

Nepřiměřená koncentrace nočního i denního leteckého provozu v obydleném území nebyla v procesu EIA potvrzena. Jsou plněny všechny legislativní předpisy, které zajišťují přiměřenou míru vlivů.

V rámci posudku byl posouzen záměr s max. kapacitou bez ohledu na rok. Žádná podmínka stanoviska EIA není limitována rokem 2020.

I v ochranném hlukovém pásmu musí být splněny příslušné ekologické limity.

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

Součástí dokumentace je vyjádření ZOO Praha, které dokládá, že dosud nebyly detekovány žádné vlivy leteckého provozu na jimi chované druhy zvířat. Vzhledem k tomu, že v prostoru ZOO se nepředpokládá významné zvýšení vlivů hluku oproti stávajícímu stavu, lze předpokládat, že vlivy uvažovaného záměru se také významně neprojeví.

### **Samostatné územně správní jednotky**

#### **Obec Braškov**

Požaduje monitoring stanovených trajektorií.

**Vypořádání:** Akceptováno podmínkou stanoviska EIA.

#### **Město Buštěhrad**

Při respektování všech pozitivních i negativních stanovisek uvedených v předmětném posudku se ukazuje, že pro město Buštěhrad a okolní obce, členy mikroregionu, bude výstavba „Paralelní RWY06R/24“ jedním z faktorů, který výrazně sníží hlukovou zátěž, které jsou občané města vystaveni. Z variantního posouzení RWY04/22 a RWY06R/24L vyšla tato letištní dráha jako lepší řešení, jak z hlediska provozního, tak hlukového. RWY13 a RWY31 bude využívána pouze za jasně definovaných a mimořádných situací. Nezanedbatelnou skutečností je i snížení počtu nočních letů. Výstavbu zmíněné nové paralelní dráhy je třeba posuzovat i z hlediska pracovních příležitostí pro celý region přiléhající k Letišti Praha.

V kontextu z výše uvedenými skutečnostmi MěÚ Buštěhrad spolu s mikroregionem ÚLP realizaci uvedeného záměru výstavby nové paralelní dráhy RWY06R/24L Letiště Praha Ruzyně, podporuje.

S odvoláním na výše uvedené žádáme o sdělení, resp. odpověď na následující dvě otázky.

1. Pohyb nákladních vozidel v době výstavby nové paralelní dráhy, zejména pokud jde o manipulaci se zeminou v etapě skrývky povrchových vrstev budoucí dráhy a otázka jejího deponování.
2. Jak se promítne výstavba uvedené dráhy do údržby dráhy stávající, s dopadem na časovost a četnost využívání dráhy 13/31 v průběhu vždy celého roku, do doby dokončení nové paralelní dráhy.

Město Buštěhrad je spolu s Mikroregionem ÚLP který má sídlo v Buštěhradě připraveno sledovat a reagovat na závěry z veřejného projednání výstavby dráhy RWY06R/24L Letiště Praha Ruzyně.

## Vypořádání:

1. K pohybu nákladních vozidel během výstavby je stanovena podmínka:

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. Otázka deponování není v procesu EIA upřesněna. Bude řešena v rámci DÚR. Bilance výkopových zemin, s nimiž bude v souvislosti s realizací záměru manipulováno, vychází jako záporná. Chybějící objem zemin činí 640 000 t.

2. Dle doplňkové informace oznamovatele:

Stávající dráhový systém letiště Praha/Ruzyně je tvořen dvojicí plnohodnotných drah – RWY 06/24 a RWY 13/31.

Z hlukových důvodů je však při běžném provozu provozována pouze RWY 06/24 tzv. Hlavní dráha. Vedlejší dráha RWY 13/31 je používána pouze tehdy, kdy z nějakého důvodu nelze využít hlavní dráhu. Těmito důvody může být probíhající údržba hlavní dráhy nebo nepříznivá meteorologická situace (hlavně boční vítr).

Při údržbě hlavní dráhy nezbyvá Letišti Praha nic jiného než převést provoz na RWY 13/31. Situaci navíc ztěžuje slib Letiště Praha nelétat na RWY 13/31 v době od 24:00 do 05:00. Protože na tuto dobu jsou zkoordinovány lety (jsou v letovém řádu), provádí Letiště Praha tzv. sekvenční opravy, což znamená, že ve dne probíhající údržba hlavní dráhy je večer ukončena, hlavní dráha je zprovozněna, je na ní odlétán noční provoz a ráno po 5-té hodině je opět uzavřena a provoz převeden na RWY 13/31. To celou opravu prodlužuje a tím i prodlužuje dobu, po kterou je létána RWY 13/31.

S otevřením paralelní dráhy RWY 06R/24L se situace zásadně změní.

- 1. Meteorologická situace již nebude mít takový vliv na létání na RWY 13/31.** Důvodem je skutečnost, že kapacita dvou paralelních drah bude významně vyšší než je kapacita RWY 13/31. Nepůjde tedy převést provoz ze 2 na jedinou RWY, což znamená, že významně poklesne počet letů na RWY 13/31 z meteorologických důvodů. (Mezinárodní předpisy nedovolují létat s bočním větrem vyšším než 15 m/s, pokud je k dispozici plnohodnotná náhrada. Pokud však plnohodnotná náhrada není, umožňují tyto předpisy létat s bočním větrem až do limitů konkrétního letadla – a tyto limity jsou významně vyšší než všeobecný limit 15 m/s.)
- 2. Údržba jedné z paralelních drah se nebude provádět ve dne, ale v noci.** Důvodem je opět nemožnost převést provoz naplánovaný na 2 paralelní a provozně nezávislé dráhy na dráhu jedinou – případně dvě křížící se dráhy (RWY 06R/24L a RWY 13/31). V noci, kdy bude provoz významně omezen, avšak toto omezení neplatí a veškerý provoz může být „odlétán“ na jediné RWY – v tomto případě RWY 06R/24L. V důsledku uvedeného významně poklesne i provoz RWY 13/31 z důvodu údržby jedné z paralelních drah.

Je však nutno připustit, že redukce provozu na RWY 13/31 nebude úplná, ale že nějaké lety na ní realizovány budou. Důvody jsou zejména následující:

- a) Některá, zvláště malá sportovní a dopravní letadla, jsou více náchylná na boční vítr. Piloti takových letadel budou v případě bočního větru vyžadovat použití RWY 13/31 z bezpečnostních důvodů, a to i za cenu poměrně vysokého zpoždění.
- b) Může dojít k takové závadě na jedné z paralelních drah, že pouze „noční údržba“ nebude postačovat a bude nutné ponechat dráhu uzavřenou i přes den. V takovém případě



nastane na letišti krizová provozní situace a Řízení letového provozu se bude snažit odbavit letadla „za každou cenu“ tedy i za cenu provozu dvou křižujících se RWY.

Aby byla varianta b) co nejméně pravděpodobná, připravuje Letiště Praha generální opravu stávající RWY 06/24 tak, aby před spuštěním provozu dvou nezávislých paralelních drah byly obě v co nejlepším technickém stavu. Původní předpoklad byl, že generální oprava RWY 06/24 proběhne po dobudování RWY 06R/24L. Bohužel neustálé odklady zahájení výstavby paralelní dráhy, způsobené projednáváním a doplňováním dokumentů EIA, způsobily, že technický stav RWY 06/24 již neumožňuje vyčkávat na výstavbu RWY 06R/24L a generální oprava RWY 06/24 bude muset proběhnout ještě před zahájením výstavby paralelní dráhy.

Protože Letiště Praha v současnosti nemá, při uzávěře RWY 06/24, k dispozici jinou dráhu než RWY 13/31, bude nutné po celou dobu generální opravy RWY 06/24 létat RWY 13/31 (GO bude probíhat po 1/3 dráhy v letech 2012, 2013 a 2014 – vždy 3 měsíce).

**Závěrem tedy je možné konstatovat, že výstavba a otevření nové paralelní dráhy bude mít zásadní dopad na snížení provozu na RWY 13/31.**

Nadcházející období do zahájení provozu paralelní dráhy lze rozdělit na dvě etapy. První etapa je období do zahájení výstavby paralelní dráhy a druhá etapa zahrnuje její výstavbu.

- 1) V 1. etapě je nezbytné realizovat generální opravu stávající dráhy RWY 06/24, aby tato dráha byla později schopna přenést veškerý provoz na letišti v době výstavby paralelní dráhy.

Proto se v letošním roce připravuje tato generální oprava, která bude od r. 2012 probíhat ve třech po sobě jdoucích letech vždy po dobu cca 3 měsíců.

Rekonstrukce bude tedy provedena po třetinách dráhy, kdy při pracích na krajních třetinách bude RWY 06/24 částečně v provozu po dobu 2,5 měsíce (14 dní je nezbytná doba na běžnou údržbu té části, která zůstane v provozu). Jako hlavní dráha bude v té době pro provoz letiště RWY 13/31, ale se sníženým provozem, protože částečně bude realizován provoz i na zkrácené dráze 06/24.

Při provádění prostřední části dráhy bude pak po celé období 3 měsíců RWY 13/31 jako jediná dráha v provozu. Oprava této střední části se bude provádět buď v r. 2013 nebo 2014.

- 2) V 2. etapě, tzn. po zahájení realizace stavby paralelní dráhy, předpokládáme, že poměrně záhy bude vzhledem k velkému objemu zemních prací nutno uzavřít RWY 13/31, která bude pravděpodobně uzavřena až do konce stavby. Dráha 13/31 křižuje budoucí paralelní dráhu včetně nového pojezdového systému, takže provádění prací tak značného objemu za provozu RWY 13/31 považujeme za těžko proveditelné bez velkých dopadů na délku výstavby paralelní dráhy. V tuto chvíli však projektové práce nejsou pochopitelně v takovém stádiu aby bylo toto možno blíže specifikovat.

Předpokládáme tedy, že téměř po celou dobu výstavby paralelní dráhy bude v provozu RWY 06/24.

Po zahájení provozu na paralelní dráze se předpokládá maximální provoz na obou paralelních drahách a minimální provoz na RWY 13/31. Na RWY 13/31 se předpokládá pouze provoz lehkých letadel (sportovních či malých dopravních) za podmínek silného bočního větru. V případě nutnosti opravy nebo údržby jedné z paralelních drah se tyto práce budou přednostně provádět v nočních hodinách, kdy je provoz minimální, a provoz bude realizován vždy na druhé z paralelních drah. Jedinou výjimku z tohoto pravidla bude představovat taková porucha na jedné z paralelních drah, kterou nebude možné opravit pouze v noci a bude nutno

ponechat jednu z hlavních drah uzavřenou i přes den. V takovém případě se maximum provozu přesune na druhou hlavní dráhu, ale RWY 13/31 bude používána k částečnému pokrytí nedostatečné kapacity zbývající hlavní dráhy.

Aby byl uvedený scénář závažné poruchy co nejméně pravděpodobný, provede Letiště Praha výše uvedenou generální opravu stávající RWY 06/24. Tím bude dosaženo toho, že v okamžiku spuštění provozu dvou paralelních drah budou obě dvě v co nejlepším technickém stavu.

### **Obec Cvrčovice**

Nemá námitek.

### **Obec Dolany**

Nemá námitek.

### **Hl. m. Praha**

Z hlediska urbanistické koncepce se v kapitole 7 (Soulad s ÚPD) na str. 135 posudku uvádí, že zákon č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení soulad záměru s ÚPD nepožaduje. Upozorňujeme proto, že soulad záměru nové paralelní dráhy s platným ÚP hl. m. Prahy bude možné posoudit až na základě výsledku projednání změny ÚP Z 0939/00, která má novou paralelní vzletovou a přistávací dráhu začlenit do závazné návrhové části ÚP hl. m. Prahy.

V posudku na str. 23 Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, ...: Z pohledu územního plánování nelze zásadně souhlasit s cit.: „Každá dopravní infrastruktura musí mít možnost rozšiřování, aby bylo možné zvyšování jejich výkonů v budoucnosti“. Rozvojem dopravní infrastruktury nelze limitovat a ovlivňovat další hodnoty, jako např. rozvoj dalších funkcí v obci, od bydlení po rekreaci, ovlivňovat negativně přírodní, kulturní a další hodnoty území atd.

Na str. 23 je dále uvedeno, že po výstavbě nové dráhy dojde k výraznému snížení provozu na dráze RWY 13/31. Dráha RWY 13/31 by měla být užívána pouze jako „krizová“, tzn. výjimečně.

Bylo by třeba doložit, že skutečně 90 % výkonů letecké dopravy státu zajišťuje letiště Ruzyně a zda tomu má být i v budoucnu. Dle politiky územního rozvoje (PÚR) se má kromě Ruzyně rozšiřovat také letiště Karlovy Vary a má být nové mezinárodní letiště v Českých Budějovicích.

Za mylné považujeme tvrzení na str. 56 a též na str. 99 v kapitolách Posouzení údajů o vstupech a Vlivy na krajinu včetně ovlivnění krajinného rázu, že se záměr nenachází v přímém územním kontaktu s chráněnými přírodními prvky. Dráha je v přímém kontaktu s přírodním parkem Šárka - Lysolaje (viz. UAP 2010).

Na str. 63 k novému rozsahu ochranného hlukového pásma je uvedeno, že bylo zredukováno pouze v rozsahu limitní izofony a je zdůvodněno tím, že by se musela provést protihluková opatření ve větším prostoru. Původně rozsáhlejší pásmo bylo kritizováno, že umožní větší kapacitu letů. Z výše uvedeného vyplývá, že opatření na stavbách se budou dělat na menším území přesto, že zasaženo bude území větší (viz. str. 51, kde je výčet dotčených celků, MČ a obcí, kde se tudíž budou moci umísťovat i citlivé funkce bez opatření).

Na str. 76 část C Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území cit. „Z přísně legislativního pohledu není hlukové zatížení znečišťováním nebo poškozováním životního prostředí“. Není nám znám paragraf, který výše uvedené uvádí, když dále je uvedeno, že musejí být splněny hlukové předpisy.

Na str. 78, body 3 a 4 jsou pravděpodobně v rozporu, neboť v bodě 3 je uvedeno, že v noční době se akustická situace v okolí oproti dnešnímu stavu nezmění, resp. se i zlepší. V bodě 4 je uvedeno, že v noční době se situace Suchdola v podstatě nezmění, resp. Starý Suchdol zůstane zatížen; bude zatížena Přední Kopanina a nejvíce lokalita Na Padesátníku, a to ve dne i v noci.

Ze Stanoviska zpracovatele posudku EIA je třeba ze str. 82 za důležité považovat body:

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)

Pro ÚP by byla potřeba ony trajektorie vymezit.

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.

V kapitole na str. 101-102 Vliv vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště Praha na rozvoj území postrádáme jasné vyjádření, jak bude rozvoj ovlivněn, protože konstatování, že rozvojové záměry obcí, dle ÚP, značně převyšují prognózovaný vývoj počtu obyvatel; dále je uvedeno, že sumárně se nepředpokládá, že všechny rozvojové plochy mohou být v čase do roku 2020 obsazeny ve všech obcích. V posudku není uvedeno - komentováno, zda lze s navrhovaným rozvojem počítat s ohledem na rozvoj letiště.

Pro územní plán je posouzení značně nepřehledné, těžko se z něho dá vyvodit, jak vymezovat, či omezovat rozvojové plochy pouze v navrženém ochranném hlukovém pásmu nebo i v dotčených územích (viz. doplněný bod 13.)

Z akustického hlediska doporučujeme do podmínek souhlasného stanoviska pro fázi provozu (podmínka č. 11 až 14) přidat podmínku, aby bylo prováděno případné kontrolní měření hluku (nezávislá kontrola) více autorizovanými nebo akreditovanými subjekty dle zákona č. 258/2000 Sb. v platném znění, aby tak byla zajištěna vyšší nezávislost a přesnost výsledků kontrolních měření hluku.

Z hlediska ochrany ovzduší se opírá výpočet sekundární prašnosti o výsledky projektu Prašnost z dopravy a její vlivy na imisní zatížení ovzduší suspendovanými částicemi, kterou vypracovalo Centrum dopravního výzkumu v roce 2005. Výsledky projektu se opírají o hodnotu sekundární emise, stanovenou US EPA pro vozokilometr. U sekundární prašnosti nezáleží pouze na počtu automobilů a délce dopravy, ale je ovlivňována i dalšími faktory, které předložená studie nezohledňuje. Jedním z významných faktorů jsou sekundární emise z letecké dopravy.

Stanovení pozadřové imisní situace se opírá o výsledky modelu ATEM 2008, ale příspěvky emisí z dopravy jsou modelovány pro rok 2006. Ve studii nejsou zahrnuty emise z dopravy v režimu cargo.

Ve studii se uvádí, že příspěvky maximálních krátkodobých koncentrací PM<sub>10</sub> se budou pohybovat v řádu jednotek. Tak se bude zvyšovat současné překračování limitů krátkodobých maximálních koncentrací PM<sub>10</sub> (viz oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší OZKO).

Celková imisní situace v území bude záviset na řešení dopravního napojení letiště.

Vzhledem k výše uvedenému je nutno požadovat, aby byla vyřešena dopravní obslužnost letiště tak, aby nedocházelo k dalšímu zatěžování ovzduší emisemi z individuální automobilové dopravy, ale aby převážná část zákazníků letiště mohla využívat nízkoemisní, nebo bezemisní dopravu.

Z dopravního hlediska k předloženému posudku uvádíme:

V posudku je na str. 343 v rámci vypořádání připomínky hl. města uvedeno, že údaje o počtu nových pracovních příležitostí, které nová dráha umožní vytvořit, nijak nevstupují do posuzování vlivů na životní prostředí". Jestliže je tomu tak, pak není jasné, proč se v dokumentaci EIA argumentuje, že paralelní dráha a jí generovaný hospodářský rozvoj navíc do r. 2020 vytvoří 17000 nových pracovních příležitostí. Přesto by bylo v rámci vypořádání připomínky žádoucí uvést, z jakého pramene (podkladů) byly uvedené údaje o počtu nových pracovních příležitostí odvozeny.

Na str. 344 a opakovaně na str. 348 se uvádí, že pro omezení hluku z nočního provozu bude vzlet nebo přistání z/na RWY 06R/24L možné pouze v případě, že RWY 06R/24L je uzavřena pro vzlety a přistání. Tato podmínka nedává smysl, když bude uvedená dráha uzavřena, není na ni možný vzlet ani přistání.

Z ostatních hledisek souhlasíme se závěrečnými doporučeními i vypořádáním připomínek.

### **Vypořádání:**

Věta: „Každá dopravní infrastruktura musí mít možnost rozšiřování, aby bylo možné zvyšování jejich výkonů v budoucnosti" pochází ze zdůvodnění záměru v dokumentaci a v posudku je několikrát zdůrazněno, že tato teze nijak nevstoupovala do hodnocení vlivů na ŽP.

Dle vyžádané doplňkové informace oznamovatele se v roce 2010 se v České republice letecky přepravilo 12.366.625 cestujících, z toho 11.556.858 (tedy 93,5%) na letišti Praha/Ruzyně. V roce 2009 to bylo 93,1%, v roce 2008 92,5%, v roce 2007 93,5% a například v roce 2000 95,6%. Z výše uvedeného je patrný setrvalý stav v procentech přepravených cestujících na letišti Praha/Ruzyně, bez ohledu na rozvoj okolních regionálních letišť.

Pozn. 1: Ve statistice jsou zahrnuta letiště s více než 1.000 přepravených cestujících = Brno, Ostrava, Karlovy Vary a Pardubice.

Pozn. 2: Tento údaj nijak nevstoupoval do posouzení vlivů na ŽP.

Záměr svým územním rozsahem skutečně nijak nezasahuje do území Přírodního parku Šárka – Lysolaje. Dle Atlasu životního prostředí v Praze (<http://www.premis.cz/AtlasZP/>), Magistrát hl. m. Prahy v roce 2011, tvoří jeho západní hranici silnice R7 a severozápadní ulice Do Horoměřic, takže uvažovaný záměr se nejbližší přibližuje k území Přírodního parku Šárka – Lysolaje na zhruba 600 m.

Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší. Druhým, ale ne hlavním důvodem byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretickou možnost větších než deklarovaných vlivů hluku. V žádném případě to nebylo z důvodu

provedení protihlukových opatření na menším prostoru. Rozsah protihlukových opatření do posouzení vlivů na zdraví nijak nevstupoval, příslušné národní metodiky a metodiky WHO to neumožňují. Větší území než území OHP nemůže být příslušnou hladinou hluku zasaženo a to je zajištěno jak podmínkami stanoviska EIA, tak obecnými legislativními předpisy mimo proces EIA. Legislativou je stanoven zvláštní režim pro specifikované stavby v OHP, což je zohledněno příslušnou podmínkou stanoviska EIA. Provedení protihlukových opatření mimo OHP je pak umožněno podmínkou pro kompenzaci nepříznivých vlivů na ŽP.

Povinnost provozovatele letiště, které má více než 50 000 pohybů za rok, provést protihluková opatření se vztahuje na území, kde se předpokládá překročení hladin hluku stanovených hlukovými předpisy = ochranné hlukové pásmo. Toto území je jednoznačně vymezeno limitní izofonou.

K větě: „Z přísně legislativního pohledu není hlukové zatížení znečišťováním nebo poškozováním životního prostředí“ je nutno doplnit, že problematika detailního zařazení vlivů hluku byla předmětem mnoha připomínek veřejnosti, obcí a městských částí. Zde je možno upozornit na název příslušné kapitoly dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb: „Komplexní charakteristika vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí“, ze které lze usuzovat, že zákon skutečně rozlišuje vlivy na veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí.

Dle uvedeného by měly být vlivy hluku na zdraví zařazeny jako vlivy na veřejné zdraví a hodnoceny podle hygienických předpisů (zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví), což bylo mj. v tomto procesu EIA splněno. Vlivy hluku na životní prostředí (zák. č. 17/1992 Sb. – „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.“) by měly být posuzovány podle zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, což bylo mj. v tomto procesu EIA také splněno .

Z pohledu zák. č. 100/2001 Sb. ovšem není smyslem posuzování životního prostředí „výklad zákona“, ale zajištění plnění hygienických předpisů (zák. č. 258/2000 Sb.) a zároveň zajištění, aby k poškozování životního prostředí tj. zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy nedošlo (zák. č. 17/1992 Sb.). A to včetně vlivů hluku bez ohledu na jejich detailní zařazení. Toto bylo tomto procesu EIA také splněno.

V bodě 3 na str. 78 posudku je celková charakteristika hlukové zátěže, v bodě 4 jednotlivé lokality.

K vymezení trajektorií je stanovena příslušná podmínka, při tvorbě ÚP pak mohou být převzaty.

Pro potřeby územního plánu je podmínkami stanoviska EIA jednoznačně specifikováno území nevhodné pro bydlení (podm. pro fázi přípravy) – lokality Na Samotě, Nad Jenečkem a lokalita Na Padesátníku.

Dále je podmínkami stanoviska uložen postup při návrhu OHP a režim uvnitř tohoto OHP. OHP (v rozsahu limitních izofon) je graficky jednoznačně znázorněno v příslušné příloze dokumentace EIA. Režim uvnitř OHP stanovuje zák. č. 258/2000 Sb. a příslušná podmínka stanoviska EIA.

Území mimo OHP pak žádný zvláštní režim z pohledu ÚP nevyžaduje.

Kontrolní měření hluku (nezávislá kontrola) je a bude prováděno v rámci výkonu státního dozoru krajskými hygienickými stanicemi, které mají kompetence v oblasti hluku z leteckého provozu. Tyto orgány zároveň mezilaboratorním porovnáním potvrdily, že výsledky měření zajišťované oznamovatelem mohou být využívány i pro potřeby státní správy, protože jsou

velmi přesné a v souladu s podmínkami akreditace udělené provozovateli systému monitoringu leteckého hluku a letových tratí Českým institutem pro akreditaci. Jednou ze základních podmínek je nezávislost. Každoročně je dodržování podmínek akreditace ČIA kontrolováno.

Ke zvyšování současného překračování limitů krátkodobých maximálních koncentrací  $PM_{10}$  je nutno uvést, že jeho problematika je poněkud složitější než se tvrdí v uvedeném vyjádření. Dle závazné metodiky byly stanoveny příspěvky záměru v ukazateli  $PM_{10}$ , ovšem v 1. maximální krátkodobé koncentraci – tj. první nejvyšší v kalendářním roce. Legislativní limit však stanovuje 36. nejvyšší koncentraci za kalendářní rok – stanovuje se měřením. Bohužel žádná ze závazných metodik neumožňuje výpočet 36. nejvyšší koncentrace v konkrétní lokalitě, pouze na základě výpočtu doby překročení lze usuzovat, že příspěvek záměru k 36. nejvyšší koncentraci se bude pohybovat někde okolo setin  $\mu g/m^3$ . Dále neexistuje dostatečná informace o období, ve kterém dosahují maxim ostatní zdroje znečištění ovzduší a zda v té samé době bude dosahovat maxim i uvažovaný záměr. Kromě toho dle vědeckých výzkumů např. ČHMÚ se na těchto maximech podílejí kromě běžně řešených zdrojů znečištění i určité „netradiční“ zdroje – jako např. zemědělské práce na polích, rostlinné pyly (zejména v ukazateli  $PM_{2,5}$ ), sopečná činnost, dálkové přenosy prachu (saharský písek) apod. Nelze tedy provádět jednoznačné závěry na základě součtu příspěvku 1. nejvyšší maximální koncentrace  $PM_{10}$  uvažovaného záměru a 36. nejvyšší maximální koncentrace  $PM_{10}$  imisního pozadí.

Co se týče sekundární prašnosti z letecké dopravy – viz doklady k povinnému udržování RWY v naprosté čistotě z hlediska bezpečnosti leteckého provozu.

Kontrolní měření hluku (nezávislá kontrola) je a bude prováděno v rámci výkonu státního dozoru krajskými hygienickými stanicemi, které mají kompetence v oblasti hluku z leteckého provozu. Tyto orgány zároveň mezilaboratorním porovnáním potvrdily, že výsledky měření zajišťovaných oznamovatelem mohou být využívány i pro potřeby státní správy, protože jsou velmi přesné a v souladu s podmínkami akreditace udělené provozovateli systému monitoringu leteckého hluku a letových tratí Českým institutem pro akreditaci. Jednou ze základních podmínek je nezávislost. Každoročně je dodržování podmínek akreditace ČIA kontrolováno. Jiné nezávislé kontroly jsou samozřejmě možné, kontinuální měření je však finančně nákladné a není zřejmé, kdo by tyto nezávislé kontroly financoval.

K připomínce ze str. 344 a str. 348 lze uvést, že se jedná o překlepy, které jsou opraveny jak v příslušné podmínce návrhu stanoviska EIA v posudku EIA, tak ve stanovisku EIA.

K problematice propojení Letiště Praha s centrem města nízkoemisním, nebo bezemisním hromadným prostředkem dopravy je stanovena následující podmínka stanoviska EIA: „kolejové propojení letiště s městem musí být realizováno v termínu odpovídajícím nárůstu výkonů letiště umožněným realizací stavby "RWY 06R/24L"; úroveň výkonů letiště, při které je nutná realizace kolejového propojení, prokázat dopravní studií, dle jejích závěrů v případě potřeby limitovat kapacitu letiště do doby zprovoznění kolejového napojení“.

Dle vyžádané doplňkové informace oznamovatele: Údaj o 17.000 nových pracovních místech vytvořených při realizaci RWY 06R/24L a z toho plynoucího nárůstu letecké dopravy a leteckých cestujících v České republice vyplývá ze studie „Makroekonomické dopady výstavby paralelní dráhy na letišti Praha/Ruzyně“, kterou pro Letiště Praha, a. s. vypracovala v dubnu 2009 trojice renomovaných českých ekonomů Tomáš Sedláček, Petr Zahradník a Jan Jedlička (v současnosti i členů Národní ekonomické rady vlády – NERV).

Uvedenou studii si Letiště Praha, a. s. nechalo zpracovat jako součást dokumentace pro vyhodnocení socio-ekonomických dopadů rozvoje letiště Praha/Ruzyně a letecké dopravy

v České republice. Účelem studie bylo: „posoudit dopad realizace paralelní dráhy na zaměstnanost, regionální i národní hrubý domácí produkt, jeho dopady na podniky operující na letišti samotném, v jeho okolí, ale i v rámci celé ČR“ a v rámci studie se: „analyzovaly a kvantifikovaly přímé, nepřímé a indukované (vyvolané/multiplikační) efekty spojené s vybudováním a provozem paralelní dráhy RWY 06R/24L“. Studie je k dispozici u Letiště Praha, a. s.

Pozn.: Tento údaj nijak nevstupoval do posouzení vlivů na ŽP.

### **Obec Horní Bezděkov**

K vyloučení budoucích pochybností o hlukové zátěži na území obce vlivem vybudování Paralelní RWY 06R/24L provede obec monitoring hlukové zátěže při stávajícím leteckém provozu. Posudek bude po zpracování poskytnut oznamovateli a dotčeným orgánům státní správy.

Obec Horní Bezděkov požaduje vedení odletových tratí mimo území obce Horní Bezděkov.

Obec Horní Bezděkov požaduje uzavření smlouvy s oznamovatelem záměru (Letiště Praha, a.s.) o kompenzaci nepříznivých vlivů způsobených vybudováním Paralelní RWY 06R/24L a to ještě před ukončením procesu posuzování vlivu záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ na životní prostředí.

### **Vypořádání:**

Podmínky ukládající stanovení 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 a dohody s obcemi a MČ hl. m. Prahy ke kompenzačním programům na projekty k ochraně ŽP a na rozvoj občanské společnosti jsou součástí stanoviska EIA.

### **Město Hostivice**

Opakovaně konstatujeme, že realizace posuzovaného záměru výstavby vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24L letiště Praha-Ruzyně by způsobila výrazné zhoršení životního prostředí, trvale poškozovala zdraví lidí a měla nepříznivé dopady na kvalitu života i bydlení lidí na území města bez jakýchkoliv souvisejících pozitivních efektů. V některých oblastech města se stane bydlení neúnosné v důsledku nadměrné hlukové zátěže. Z těchto důvodů je výstavba navrhované RWY 06R/24L proti zájmu města Hostivice, které s její výstavbou zásadně nesouhlasí. Další naše výhrady uvedené ve vyjádření k dokumentaci zůstávají plně v platnosti.

II. V návrhu souhlasného stanoviska je zapracována významná část připomínek uplatněných v části III vyjádření města Hostivice k dokumentaci pro případ, že by bylo vydáno souhlasné stanovisko s podmínkami. Pokud nebude vydáno nesouhlasné stanovisko, požadujeme bezpodmínečně tento návrh doplnit o další podmínky, resp. některé podmínky přeformulovat:

- a) Požadujeme upravit podmínku č. 4 pro fázi provozu tak, že RWY 06R/24L bude využívána výhradně pro přistání (s výjimkou uzavření RWY 06L/24R).

Odůvodnění: Definice, že RWY 06R/24L bude užívána primárně pro přistání, je neurčitá a neposkytuje žádnou záruku skutečného poměru mezi přistáními a vzlety letadel na této dráze.

- b) Zásadně trváme na podmínce vyloučení nočního provozu na RWY 06R/24L, jak je uvedena v návrhu stanoviska. Je třeba vysvětlit, resp. přeformulovat poslední odrážku podmínky č. 5 pro fázi provozu. Odůvodnění: Podmínka poslední odrážky pravděpodobně zvyšuje ochranu obcí v okolí letiště. Pojem „překročení zavedené hlukové kvóty“ však není v návrhu stanoviska a nejspíše ani v celém posudku definován a není tak zřejmé, co se tímto požadavkem zamýšlí a jak bude v praxi fungovat.
- c) Požadujeme minimalizovat uzavírky stávající RWY 06L/24R pouze na nezbytný rozsah z důvodu údržby, plánovanou údržbu a uzavírku této dráhy (a s tím spojený přesun všech pohybů letadel na RWY 06R/24L) předem projednat s městem a veškeré mimořádné provozní situace, ve kterých musela být výjimečně užita RWY 06R/24L ke vzletům či k nočnímu provozu, dodatečně odůvodnit městu.

Odůvodnění: Uzavření dráhy RWY 06L/24R a převedení veškerého provozu na RWY 06R/24L znamená provozní situaci s největšími dopady na Hostivici. Z tohoto důvodu požadujeme dopady minimalizovat

- d) Trváme na doplnění podmínky požadované ve vyjádření k dokumentaci, aby garance dodržování hlukových limitů byla zajištěna dalším vhodným způsobem, například smlouvou mezi městem Hostivice a provozovatelem včetně sjednaných sankcí ve prospěch postiženého za porušení těchto podmínek.
- e) V podmínkách pro fázi přípravy, resp. výstavby chybí podmínka, že k zásobování stavby budou využity komunikace výhradně mimo zastavěné území města Hostivice.

Odůvodnění: Dokumentace i posudek předpokládá, že k zásobování západní části staveniště bude využita silnice R6 a MÚK Hostivice. MUK Hostivice však dosud není vybudována a není zajištěno její financování. Pro případ, že nebude dobudována do doby stavby RWY 06R/24L, je třeba stanovit podmínku, která při hledání náhradního řešení vyloučí neakceptovatelné využití místních komunikací v Hostivici.

- f) Požadujeme, aby protihluková opatření byla provedena 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, zejména v obdobích odstávky dráhy RWY 06L/24R. Protihluková opatření na celém území města proto považujeme za oprávněný požadavek na snížení dopadů provozu letiště.

- g) Požadujeme, aby před projednáním dokumentace pro územní rozhodnutí na výstavbu dráhy RWY 06R/24L do provozu byla úředně i fyzicky zrušena dráha RWY 04/22.

Odůvodnění: Dráha RWY 04/22 není provozována, stále však úředně existuje. Její zrušení by přineslo Hostivici jistotu, že na ní nemůže být obnoven provoz, který by vedl přímo přes centrum města a měl by zásadní nepříznivé dopady.

- h) Požadujeme přeformulování první části podmínky č. 6 pro kompenzaci vlivů záměru na životní prostředí takto: „vybudovat zemní val a pás izolační zeleně severně od železniční tratě Praha - Kladno vymezený platným územním plánem města Hostivice v maximálním možném rozsahu daném režimem ochranných pásem letiště a dle dohody s městem Hostivice.“

Odůvodnění: Navržená formulace „prověřit možnost vybudování“ neposkytuje žádnou záruku, že toto opatření bude realizováno.



Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- i) Požadujeme umístění stanice automatického imisního monitoringu ovzduší na území města Hostivice s tím, že místo bude stanoveno dohodou mezi městem Hostivice a investorem. Tato stanice bude provozována ve státní síti monitoringu ovzduší nebo v režii provozovatele letiště.

Odůvodnění: Periodické ověřování imisní situace zájmového území letiště považujeme za nedostatečné.

- j) Upozorňujeme, že lokalita Na Samotě se nachází na území města Hostivice v k. ú. Litovice, nikoliv v k. ú. Hostivice (chybně uvedeno v podmínce č. 3 pro fázi přípravy).

### **Vypořádání:**

- a) Respektováno.
- b) Zavedená hluková kvóta je interní nástroj letiště, který jde nad rámec ostatních podmínek Stanoviska EIA (nijak je nesnižuje, naopak) a pro další snížení vlivů je vhodné ho ponechat.
- c) Respektováno částečně – vložena nová podmínka.
- d) Uloženo v podmínkách pro kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí.
- e) Respektováno.
- f) Nerespektováno, provoz v období odstávky dráhy RWY 06L/24R zahrnut do výpočtu limitní izofony, ale není vyloučeno na základě podmínek pro kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí.
- g) Respektováno.
- h) Respektováno.
- i) Nerespektováno – uložené „pravidelné periodické ověřování imisní situace zájmového území okolí letiště“ dle požadavků orgánů ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví je dle velikosti vlivů na ovzduší dostatečná.
- j) Opraveno

### **Obec Hřebeč**

Nemá námitek.

### **Obec Husinec**

- 1) Obec trvá na požadavku rozšíření systému monitorování leteckého hluku a letových tratí o měřicí stanici umístěnou v Klecánkách tak, aby umožnil komplexní kontrolu hluku z provozu na všech drahách dráhového systému a z motorových zkoušek letiště Praha-Ruzyně
- 2) Obec trvá na kompenzačních opatřeních vyplývajících z legislativy na územích ochranného hlukového pásma, případně opatřeních s příslušnými obcemi
- 3) Obec trvá na dodržení trajektorií letů a na typickém užití obou drah tak, jak je předloženo v záměru. Zejména pak obec trvá na dodržení následujícího:

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- a. Dráha 24L (blíže ku Praze): bude v denní době primárně používána pro přistání letadel a pouze v zanedbatelném množství (méně než 5 pohybů letadel v charakteristickém dni) pohybů letadel používána pro starty letadel;
  - b. Dráha 24R (dále od Prahy): bude v denní době primárně používána pro starty letadel ve směru na jihozápad, tedy směrem od letiště Praha-Ruzyně na Unhošť. Pouze v zanedbatelném množství (méně než 5 pohybů letadel v charakteristickém dni) budou tato letadla startovat směrem na severovýchod, tedy směrem od letiště Praha-Ruzyně na Horoměřice;
  - c. Noční provoz na obou drahách bude minimalizován.
- 4) Obec trvá na změně formulací v záměru týkajících se cílové, resp. maximální kapacity letiště. Z formulací musí jednoznačně vyplývat (a doposud nevyplývá), že kapacita v záměru je maximální možná a v žádném ohledu tato nemůže být překročena a to navyšováním jakékoliv letecké dopravy včetně nákladní.
- 5) Obec trvá na vypracování komplexní hlukové studie, která nebude analyzovat dopad jednotlivého záměru (např. záměru na rozšíření letiště Praha-Ruzyně), ale bude řešit interference mezi všemi existujícími záměry (včetně např. záměru na rozšíření provozu letiště Vodochody), které se týkají území obce Husinec. Reálný dopad na obec Husinec nelze vyjádřit jako sumu dopadů jednotlivých záměrů, ale pouze jako výstup globální analýzy, která bere v úvahu interferenci jednotlivých záměrů a může tedy generovat dopady v jednotlivých záměrech neregistrované.

### **Vypořádání:**

- 1) Ve Stanovisku EIA uložena 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.
- 2) Vyplývá z legislativy a podmínek Stanoviska EIA.
- 3)a Respektováno podmínkou: „RWY 06R/24L bude v denní době výhradně používána pro přistání (s výjimkou uzavření RWY 06L/24R)“.
- 3)b Nelze respektovat – záleží na meteorologických podmínkách.
- 3)c Respektováno řadou podmínek.
- 4) Maximální možnou kapacitu (včetně nákladní) pro různé denní doby jednoznačně a nepřekročitelně ukládá 5 podmínek Stanoviska EIA.
- 5) Bylo zpracováno v rámci Dokumentace EIA a vyžádaných dopňujících informací uvedených v Posudku EIA. Mj. uveden i výkres synergických vlivů hluku z letiště Praha – Ruzyně a letiště Vodochody (po uvažovaném navýšení provozu).

### **Obec Chýnice**

Nemá připomínky.

### **Obec Jeneč**

Nesouhlasíme s výstavbou „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ z následujících důvodů:

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- obec Jeneč se nachází v území kategorie A významně dotčené hlukem, není proto žádoucí ani hygienicky přípustné tento hluk ještě zvyšovat
- rovněž zvýšení zplodinového spadu by jistě nebylo zanedbatelné
- není známa maximální kapacita letiště, nelze tedy usoudit, kde by rozpínavost budovaných drah a ploch mohla jednou skončit
- není dosud vyřešeno dopravní spojení letiště s Prahou (rychlodráha ?), dá se proto předpokládat, že s rozšiřováním letištního provozu poroste i zátěž už tak velmi zatížených komunikací
- platí ústavní a zákonný zákaz zatěžování kteréhokoli území nad přípustnou míru, již u příznivého životního prostředí definuje jeho zatěžování lidskou činností pouze v podlimitním rozsahu
- v českém právním řádu platí, že překročení závazných limitů je možné docílit pouze v rozporu s právním řádem tohoto právního státu; jak výše uvádíme, v zátěžové kategorii A je významně dotčení hlukovou zátěží již obsaženo
- ústavní oporu postrádá rovněž dělení občanů, kteří jsou si navzájem rovni ve svých ústavně zaručených právech na ty, kdo budou mít zachováno příznivé (jen podlimitně zatěžované) životní prostředí a na jiné, kterým bude zhoršen stav jejich životního prostředí nad přípustné limity a případná argumentace vysokou četností těch prvních (případ lokality Řepy) proti nízkému počtu těch druhých (obec Jeneč), neboť ústavní pořádek stanoví rovné právo na příznivé životní prostředí pro každého.

Pokládáme naše předchozí zdůvodnění za natolik závažná, že není třeba vyhledávat další argumenty proti výstavbě „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“.

### **Vypořádání:**

Maximální možnou kapacitu (v tom zahrnuty i počty pohybů nákladní dopravy) pro různé denní doby jednoznačně a nepřekročitelně ukládá 5 podmínek Stanoviska EIA.

Podmínkou je uloženo: „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 ...“.

Proces EIA stanovil takové podmínky, aby k „zatěžování území nad přípustnou míru“ nedošlo a aby nemohlo dojít k překročení závazných limitů.

K uváděnému dělení občanů v tomto procesu EIA nedošlo.

### **Obec Jinočany**

Nemá připomínky.

### **Město Klecany**

- trvá na požadavku rozšíření systému monitorování leteckého hluku a letových tratí o měřicí stanici umístěnou v Klecánkách tak, aby umožnil komplexní kontrolu hluku z provozu na všech drahách dráhového systému a z motorových zkoušek letiště Praha - Ruzyně

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- trvá na kompenzačních opatřeních vyplývajících z legislativy na územích ochranného hlukového pásma, případně opatřeních s příslušnými obcemi
- trvá na nutném omezení letů po 22.00 hod. v nočním klidu

**Vypořádání:**

- Ve Stanovisku EIA uložena 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“.
- Kompenzační opatření na území ochranného hlukového pásma jsou uložena příslušnou podmínkou.
- Striktní omezení letů po 22.00 hod. řeší 3 podmínky Stanoviska EIA a to až po úplné zastavení provozu v době od 24:00 do 05:30.

**Obec Kněžves**

Bez připomínek.

**Obec Kyšice**

Bez připomínek.

**Obec Lidice**

Bez připomínek.

**MČ Praha 5**

Bez připomínek.

**MČ Praha 6**

Po prostudování posudku vlivů záměru na životní prostředí požadujeme nadále splnění dříve uvedených požadavků.

Při posuzování posudku vlivů na životní prostředí vycházela Městská část Praha 6 rovněž z Dohody mezi Městskou částí Praha 6 a Letištěm Praha a.s, která byla uzavřena v 01/2009 a z materiálu Posouzení zhodnocení hluku v hodnocení celkového ekologického dopadu, zpracovaného firmou EUROCONTROL v 08/2008 pro Městskou část Praha 6.

Městská část Praha 6 souhlasí s posudkem o vlivech záměru a s realizací záměru za splnění následujících podmínek, které budou podmínkou zprovoznění „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“:

Z hlediska územního rozvoje :

Dokumentace vychází ze současně platné Územně plánovací dokumentace HMP a „Studie rozvoje letiště Praha - Ruzyně“, aktualizované investorem v prosinci 2007.

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

Po otevření Terminálu 2 se dráhový systém stal nejslabším článkem, jeho posílení zprovozněním pojezdových drah RWY 06R/24L není výsledně dostatečným řešením (hodinová špička stoupla z 35 na 66 pohybů za hodinu). Paralelní dráha umožňuje souběžný vzlet z jedné a přistání na druhé dráze.

Tímto rozložením provozu na větší plochu dojde ke snížení hlukové zátěže u stávající zástavby, zejména na západní straně - snížením provozu RWY 13/31 (možnost hodinové kapacity RWY 06R/24L na až 75 pohybů).

Paralelní dráhy budou saturovat potřeby denního provozu, pro noční provoz bude nová dráha uzavřena.

V souladu s ustanoveními výše uvedené Dohody 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 Padesátíku, která nebude způsobilá pro bydlení a to dohodou o provedení technických opatření na základě prověření možnosti ochrany obytných objektů před hlukem technickými prostředky, eventuelně jiné řešení v závislosti na konkrétních podmínkách.

Po stabilizaci leteckého provozu požadujeme důslednou kontrolu dodržování hranice hlukového pásma a doplnění nového systému 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.

Tyto požadavky byly akceptovány a řešeny podmínkami návrhu souhlasného stanoviska.

Podmínkou zahájení výstavby nových zpevněných ploch v rámci stavby RWY 06R/24 L je 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. Tento požadavek byl řešen body č. 20 a 8 návrhu souhlasného stanoviska.

Odbor územního rozvoje po prostudování posudku konstatuje, že požadavky Městské části Praha 6 z hlediska územního rozvoje požadované ve vyjádření Městské části Praha 6 k doplněné dokumentaci byly v rámci posudku vypořádány a řešeny v rámci návrhu souhlasného stanoviska.

Zároveň trváme na požadavku řešení všech těchto podmínek v dalším stupni projektové dokumentace.

Z hlediska dopravy a životního prostředí:

Posudek k předloženému záměru hodnotí jednotlivá posuzovaná odvětví stavby a konstatuje, že základní údaje obsahují všechny informace požadované zákonem a jsou dostačující k posouzení vlivu záměru na životní prostředí.

Základním limitem záměru je „maximální kapacita“, ke které byly vztaženy všechny odborné studie. Jakékoliv úvahy o překročení této kapacity by musely být doprovázeny novým procesem EIA.

- 1) Problematice ochranného hlukového pásma (OHP) byla věnována velká pozornost. Původně navrhovaný prostor OHP v Dokumentaci přesahoval prostor vymezený limitní izofonou a určoval tak povinnost provozovateli letiště realizovat protihluková opatření pro zajištění hlukových limitů ve větším prostoru. Tento návrh se však nesetkal s pochopením ze strany dotčených obcí z obavy, že větší OHP umožní vyšší pohyb letadel. Vzhledem k velkému množství připomínek v této věci bylo v rámci posudku provedeno zmenšení navrhovaného OHP v rozsahu limitní izofony striktně v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně zdrav. Podmínkou vydání územního rozhodnutí Paralelní RWY 06R/24L musí být současně stanoven OHP na území MČ P6.
- 2) Připomínky a požadavky Městské části Praha 6 se týkaly především řešení hlukové zátěže v širším okolí letiště, a to nejen v lokalitě Na Padesátníku, ve které budou nadměrným hlukem zasázeny všechny objekty v noční i denní době, ale i v dalších rezidenčních čtvrtích na území MČ P6 (Hanspaulka, Baba, Červený vrch a další). V rámci prací na posudku byl zpracován oponentní posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví. Tento oponentní posudek potvrdil, že hluková zátěž z přeletů území jižně od letiště (Praha 4, 5, 6 a 17) bude po zprovoznění RWY 06R/24L na větší části území menší. 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.
- 3) Z hlediska expozice maximálním hodnotám akustického tlaku bude nejvíce exponována lokalita Na Padesátníku v denní a výjimečně i v noční době. Tuto lokalitu lze jednoznačně označit za nevhodnou pro bydlení. Problematika stávající obytné zástavby lokality Na Padesátníku, k.ú. Ruzyně, je řešena příslušnou podmínkou návrhu stanoviska.

V procesu EIA nebylo zjištěno, že by mohlo dojít ke zhoršení kvality životního prostředí občanů Prahy 6, zejména v lokalitách Baba, Hanspaulka, Vokovice, Liboc a Dědina nad rámeček vyhodnocení předpokládaných vlivů na životní prostředí k roku 2012.

- 4) Ostatní požadavky z hlediska životního prostředí, týkající se vymezení hranic nového OHP, zajištění protihlukových opatření stávajících staveb v rámci OHP, doplnění nového systému monitorování hluku z leteckého provozu o měřicí stanice tak, aby byla zabezpečena kompletní kontrola hluku z provozu na všech drahách letiště, zahájení provozu rekonstruované ČOV + ČKV JIH a vybudování nového stání pro motorové zkoušky letadel včetně protihlukového vybavení před uvedením nové RWY do provozu

byly respektovány a plněny podmínkami návrhu stanoviska EIA. Obdobně byly do stanoviska zakomponovány požadavky ohledně náhrady za vykácenou zezeň.

5) Z dopravního hlediska je zmíněna prostorová kolize výstavby RWY 06R/24L s některými dopravními stavbami:

- SOKP, stavba č. 518

Obě stavby jsou projektovány ve vzájemné koordinaci a navzájem se nevylučují. Za částečně znepokojivé lze považovat upozornění na možnou optickou záměnu SOKP s přistávací dráhou. Předpokládáme, že provozovatel letiště přijme taková opatření, aby možnost záměny obou staveb ze strany pilotů byla eliminována.

- Silnice 1/6 (Praha - Pavlov)

Komunikace je v kolizním úseku již dokončena a v trvalém provozu. V místě kontaktu s budoucí dráhou je komunikace vedena v zářezu a budoucí RWY ji překoná přemostěním.

- Dopravní obsluha letiště kolejovou dopravou

V současné době není o termínu realizace některého z kolejových systémů (vlak, metro, tramvaj) rozhodnuto, nicméně všechny systémy jsou bezkolizní s připravovanou RWY a navzájem se nevylučují.

6) Předložený posudek neakcentuje, dle našeho názoru, dostatečně fakt, že v případě dosažení cílového (maximálního) obratu cestujících nelze již dopravní obsluhu letiště realizovat pouze autobusovou dopravou. Zprovoznění některého z kapacitních kolejových systémů by mělo být jednou z podmínek přípustnosti uvažované stavby, resp. jejího zprovoznění.

7) Trváme na propojení Letiště Praha s centrem města kapacitním hromadným prostředkem kolejové dopravy před uvedením paralelní dráhy RWY 06/24L do provozu.

8) V dalších stupních projektové dokumentace a při realizaci záměru je třeba vycházet z podrobných podmínek obsažených v návrhu souhlasného stanoviska k záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně“, který je součástí posudku.

### **Vypořádání:**

K vyloučení záměny RWY 06R/24L s částí SOKP, stavba 518 (připomínka č. 5) je ve Stanovisku EIA uložena samostatná podmínka ve fázi přípravy: „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 problematice propojení Letiště Praha s centrem města kapacitním hromadným prostředkem kolejové dopravy je stanovena následující podmínka stanoviska EIA: „kolejové propojení letiště s městem musí být realizováno v termínu odpovídajícím nárůstu výkonů letiště umožněným realizací stavby "RWY 06R/24L"; úroveň výkonů letiště, při které je nutná realizace kolejového propojení, prokázat dopravní studií, dle jejích závěrů v případě potřeby limitovat kapacitu letiště do doby zprovoznění kolejového napojení“.

### **MČ Praha 8**

S uvedeným posudkem nesouhlasí.

#### **Vypořádání:**

Vzhledem k tomu, že není uvedeno s čím nesouhlasí, nebylo možno vyjádření vypořádat.

### **MČ Praha 12**

Bez připomínek.

### **MČ Praha 17**

Souhlasí s posudkem. Požaduje finanční kompenzaci nákladů za případné provedení protihlukových opatření v objektech školských, kulturních, sociálních a zdravotnických zařízení na území MČ Praha 17.

#### **Vypořádání:**

Provedení a financování protihlukových opatření v OHP je řešeno podmínkou Stanoviska EIA, mimo OHP podmínkami pro kompenzaci nepříznivých vlivů na ŽP.

### **MČ Praha - Ďáblice**

Městská část Praha - Ďáblice nesouhlasí se záměrem výstavby Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha-Ruzyně tak, jak je projednáván, a to od počátku zveřejnění záměru (viz předchozí stanoviska). Realizace záměru, spolu s dalšími existujícími a plánovanými zdroji negativního působení, by významně snížila celkovou kvalitu prostředí v katastru městské části a v jeho širokém okolí. To vnímáme jako zdraví škodlivé a životnímu prostředí silně nepříznivé. Tyto negativa jsou z dlouhodobého hlediska v zásadním nepoměru k reálně očekávaným krátkodobým ekonomickým přínosům, na kterých by se snad Praha nebo stát mohly podílet a které nemohou vzniklé škody nahradit.

Dále, z důvodu zásadních výhrad k jednotlivým částem posudku uvedeným níže, MČ nesouhlasí s celkovým hodnocením posudku. Podle našeho zhodnocení byly závěry učiněny na základě vadné dokumentace, nesprávných vstupních údajů a s porušením zákona. Požadujeme přepracování navrhovaného stanoviska a následné vydání nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru.

Důvody tohoto postoje:

#### **A) VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK DOTČENÝCH ORGÁNŮ A VEŘEJNOSTI**

Zpracovatel posudku nehodnotil úplnost dokumentace a to zejména ve smyslu připomínek a požadavků Ministerstva životního prostředí (MŽP), Ministerstva zdravotnictví (MZ) a vypořádání připomínek veřejnosti, které vplynuly z projednávání dokumentace v r. 2008.

##### **1. Nesplnění požadavků MŽP**

MŽP ve svém stanovisku z 13.3.2008 pod zn. 21550/ENV/08 MŽP na úvod uvedlo „zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat, je nutné tuto dokumentaci doplnit tak, aby zpracovatel posudku měl k dispozici veškeré údaje " a požadovalo doplnit dokumentaci např. o:



- a) stanovit maximální kapacitu a limity záměru - nebylo splněno
- b) stanovit maximální únosnost území - nebylo splněno
- c) stanovit meze pro růst letiště - nebylo splněno
- d) vyhodnotit maximální možný rozvoj letiště - nebylo splněno
- e) prověřit a doložit varianty (dráhy, nákladní dopravy, přeměny letiště) - nebylo provedeno
- f) variantně posoudit různé kombinace provozu na dráhách - nebylo splněno
- g) vyhodnotit kumulativní vlivy - nebylo provedeno
- h) prověřit množství obyvatel - nebylo provedeno
- i) vypořádat veškeré připomínky a požadavky ve vyjádřeních k dokumentaci - nebylo splněno

Na závěr MŽP opakovaně uvádí „Doplněná dokumentace musí zohlednit a vypořádat veškeré relevantní připomínky a požadavky obsažené ve vyjádřeních ...”.

Posudek se k jednotlivým požadavkům ani k vyjádření MŽP jako celku nevyjadřuje, toto stanovisko, nejdůležitější pro hodnocení doplnění dokumentace, není v posudku ani uváděno.

Bez splnění výše uvedených požadavků na doplnění v podstatě nelze záměr posoudit a s potřebnou vahou navrhnout stanovisko k záměru. Že požadavky MŽP nebyly při doplnění dokumentace splněny, je naprosto zjevné ze samotného textu posudku, viz např. protizákonné doplňování dokumentace až v rámci posudku, dlouhodobé obcházení únosnosti území, přepracovávání dokumentace (návrhu OHP), dodatečné vypořádávání připomínek z projednání v roce 2008 až v rámci posudku, formulace maximální kapacity až pro účely posudku, nesprávné a neúplné počty obyvatel v dokumentaci i v příloze 5 posudku, atd. Zpracovatel posudku ani přes porušení zákona (termín, doplňování dokumentace) neobhájil úplnost a správnost dokumentace.

## 2. Nesplnění požadavků Ministerstva zdravotnictví

MZ jako dotčený úřad ve svém vyjádření (str.419 posudku) doporučuje v rámci posudku doplnit hodnocení zdravotních rizik o další variantu, aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, objasnit rozsah navrhovaného pásma a předložit podklady k limitním nočním izofonám. K tomuto doporučení je nutno uvést:

- doporučení MZ se zjevně netýká pouze informací vyplývajících z dokumentace, ale je požadováno vypracovat novou variantu a aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, evidentně se požaduje změna a doplnění dokumentace. MZ doporučuje provést doplnění, které zákon 100/2001 Sb. výslovně zakazuje a na zákaz doplňovat dokumentaci v rámci posudku byl oznamovatel výslovně upozorněn MŽP, viz níže. MZ nemůže ve svých doporučeních a požadavcích vyžadovat porušení zákona a i v případě, že by toto učinilo, nelze tato protizákonná doporučení ze strany zpracovatele akceptovat. Odpovědnost za zpracování posudku v souladu se zákonem nese zpracovatel bez ohledu na doporučení MZ.
- ve vztahu k ochrannému hlukovému pásmu (OHP) nebyla MZ požadována jeho změna, ale pouze objasnění velikosti OHP, odkaz na požadavek MZ je nepravdivý, dikce zákona rovněž striktně nevymezuje rozsah OHP.
- srovnání stejným způsobem teoreticky vypočtených izofon roku 2006 a 2020 neřeší podstatu problému, na který upozorňuje veřejnost, protože se jedná zejména o rozpor mezi stavem izofon z roku 2006 a 2020 a autorizovaným měřením zjištěnými hladinami hluku v letech 2007 - 2010, které potvrdily dostatečný rozsah stávajícího OHP.

Zpracovatel v případě vyjádření MZ nepožadoval vrácení dokumentace k doplnění a v rozporu se zákonem dokumentaci sám doplnil a dokonce přepracoval nad rámec požadavku MZ.

### 3. Nevypořádání připomínek

Přestože byl zpracovatel posudku upozorněn na chyby v připomínkách k doplněné dokumentaci, na nesplnění požadavků dotčených orgánů a nevypořádání připomínek, nepožadoval doplnění dokumentace. Přestože zpracovatel v rozporu se zákonem dokumentaci doplnil a přepracoval, je nadále neúplná.

#### B) HODNOCENÍ ÚPLNOSTI A SPRÁVNOSTI DOKUMENTACE.

Zpracovatel posudku hodnotí dokumentaci jako úplnou a správnou, přitom nebyla zpracována v souladu se zákonem 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (zák. EIA) a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti.

Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

#### 1) část posudku I

Jsou uvedeny nesprávné údaje pod názvem kapacita záměru. Údaje v posudku nepředstavují kapacitu záměru nebo cílovou kapacitu, jedná se pouze o „cílovou kapacitu záměru pro předpokládaný rok 2020“, tedy pouze o jakýsi provozní stav, který může být kdykoliv překročen. S otázkou kapacity záměru nemá tento provozní stav nic společného.

Kapacita záměru byla předmětem připomínek k dokumentaci i k doplněné dokumentaci, ty nebyly vypořádány. Uvedené kapacity i dle zpracovatele posudku nejsou kapacity maximální, ale pouze se „v rámci procesu EIA považují za maximální“.

Nejedná se o maximální kapacitu ani o kapacitu stanovenou na základě stanovení maximální únosnosti území pro daný záměr.

Nejedná se o kapacitu, která by byla projednána a schválena v rámci ÚPD, nebo odvozena od potřeb ČR, nebo vyplývala z PÚR ČR.

V celé dokumentaci, ani v posudku, není uvedeno, že deklarované parametry provozu k roku 2020 nebudou v následujících letech překročeny.

Z výše uvedeného je zcela zřejmé, že dokumentace stále neodpovídá zák. EIA a požadavku MŽP „jednoznačně stanovit maximální kapacitu a limity záměru“ na doplnění dokumentace, nebyly ani vypořádány připomínky veřejnosti k tomuto bodu. Toto pochybení je mimořádně závažné v souvislosti s neposuzováním únosnosti území v dokumentaci i v posudku.

#### 2) část posudku II Posouzení dokumentace

a) Nesouhlasíme s vyhodnocením úplnosti dokumentace z těchto důvodů:

- nebyly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZ) z roku 2010 na doplnění doplněné dokumentace, ani oprávněné připomínky občanů a obcí z roku 2010,
- dokumentace nemá dostatečnou vypovídací schopnost (viz požadavek MZ z 15.2.2010 na použití nových metod a postupů hodnocení vlivů),
- dokumentace byla ve fázi zpracování posudku doplňována a přepracována,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- porovnání variant nemůže být dostatečné, protože žádné varianty drah, jejich umístění nebo rozsahu provozu nebo rozložení provozu na drahách nebyly hodnoceny. Byly posouzeny pouze „varianty“ 2020-A a 2020-B, které se liší nikoliv v záměru, ale pouze v předpokládaném počtu obyvatel v území a které jsou porovnávány se stavem provozu a území v roce 2006. Nutno uvést, že rok 2006 není navíc stavem v době oznámení záměru jak požaduje zák. EIA. „Varianta“ 2020-A je navíc pro hodnocení zjevně zcela zbytečná - pracuje se stavem obyvatelstva k roku 2006 i pro rok 2020, tedy se situací, která již nikdy nemůže v roce 2020 nastat.

Stanovisko zpracovatele je nesprávné, což potvrzují připojené přílohy 5 a 6 posudku, které doplňují dokumentaci.

b) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.2.

- zpracovatel přímo v posudku uvádí, že v dokumentaci nebyla stanovena maximální kapacita,
- namísto konstatování pochybení však zpracovatel nepřipustně zavádí „pro další část procesu“ termín „maximální kapacita“ a to přejmenováním cílové kapacity záměru pro předpokládaný rok 2020,
- zpracovatel namísto konstatování nedostatků upravuje záměr předkládaný v dokumentaci a to v jeho základních parametrech a posouvá se do role zpracovatele dokumentace,
- zpracovatel objektivně nehodnotí, ale napravuje a omlouvá chyby oznamovatele, Stanovisko k tomuto bodu je nesprávné, neobjektivní a nelze jej akceptovat.

c) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.5

Z přehledu vývoje letiště v posudku i v dokumentaci je zcela zjevný nekonceptní a nepromyšlený rozvoj letiště v posledních cca 50 letech, kterému napomáhá v tomto smyslu zmatečné územní plánování. Namátkou lze z minulosti uvést:

- rozhodovalo se mezi výstavbou dráhy 04/22 a 06/24, zvolena výstavba 04/22, nyní uzavřena, protože v ose dráhy jsou Hostivice - investice zmařena,
- modernizovala se 13/31, nyní se zavírá, v ose je nyní kupodivu Praha - investice nevyužita,
- opět se projednává 06/24, která byla kdysi považována za horší řešení než 04/22 - nyní je to nejlepší řešení,
- ad hoc se stavěly terminály na 22 mil pasažérů, přestože kapacita drah je údajně menší a nová dráha nebyla projednána,
- výprodej pozemků pod novou dráhou a jejich opětovný nákup - zjevný ztrátový obchod,
- vlivem špatného územního plánování nejsou vymezeny plochy pro rozvoj letiště, v celém okolí se průběžně staví obytné domy,

Minulost dokládá potíže rozvoje letiště v zastavěném území, což se projevuje neustálými změnami dráhového systému při vynaložení nemalých finančních prostředků. Současný stav je v tomto směru dokonce ještě horší:

- PÚR nevymezuje rozvoj letiště,
- Zásady územního rozvoje Prahy neobsahují letiště ani jeho rozvoj,
- platný územní plán neobsahuje potřebné plochy pro výstavbu paralelní dráhy, nevymezuje rozvoj letiště,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- platný ÚP VÚC Pražského regionu předpokládá jiný záměr, než je posuzovaný v dokumentaci,
- procesem EIA se posuzuje záměr, který není vymezen v ÚPD Prahy,
- dokumentace neobsahuje aktuální vyjádření o vztahu k ÚPD, vlivem nedodržení lhůt pro vypracování posudku stanoviska příslušných úřadů neodpovídají skutečnému stavu ÚPD,

Z požadavku na oznámení záměru, které má obsahovat aktuální informaci o vztahu k územnímu plánování a z logiky věci lze předpokládat, že soulad s ÚPD je u podkladu pro územní rozhodování (EIA) téměř samozřejmostí, a že nikdo nebude absolvovat proces projednávání záměru dle stavebního zákona od konce, zvláště v případě, že se jedná o omezení práv na ochranu zdraví a majetku obyvatel. Navrhovat omezení těchto práv, aniž byl záměr řádně projednán procesem územního plánování, je nepřijatelné stejně jako zlehčování problému ze strany zpracovatele.

d) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.8

- není zřejmé, zda členění obcí do kategorií A - C je platné, zpracovatel se rozhodl, (posudek str. 63), že zmenší rozsah OHP,
- protizákonná změna dokumentace (konkrétně přílohy 16 dokumentace) v tak velmi závažné oblasti je nepřijatelná a nepřipustná

Zpracovatel měl konstatovat nesprávnost návrhu OHP a požadovat vrácení dokumentace a neměl přistupovat k protiprávním změnám.

e) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.II.1 Ochranná pásma

- zpracovatel účelově přeformulovává požadavky MZP a MZ pouze na jakýsi základní požadavek rozpracování varianty k roku 2020, toto neodpovídá skutečným požadavkům dotčených orgánů,
- odkazuje se na podrobný návrh OHP v příloze 16 dokumentace,

Ve stanovisku k této části na str. 63 ale přitom zpracovatel přímo přepracovává dokumentaci - přílohu 16, a uvádí „bylo v rámci posudku provedeno zásadní zmenšení rozsahu navrženého OHP a byly nalezeny podmínky pro jeho jednoznačné vymezení“ K tomu je třeba uvést:

- přepracování dokumentace je zákonem zakázáno, zpracovatel posudku mění předloženou dokumentaci,
- v dokumentaci a v posudku jsou dvě různá OHP,
- navrhované OHP není řádně v posudku vyznačeno,
- dotčené orgány, veřejnost i zpracovatelé posouzení vlivů na zdraví se vyjadřovali a posuzovali jiné OHP než by mělo být nyní požadované dle posudku,
- zpracovatel nevyvrátil připomínky k nesprávnosti limitních izofon, které nadále neodpovídají posuzovanému rozsahu provozu,
- zpracovatel posudku není zcela zjevně obeznámen s podstatou OHP, kontrolou dodržování podmínek OHP a s dopady nejistoty měření hluku na vymezené OHP i jeho okolí,
- není zřejmé, jakou úvahou a jakým podnětem byl veden zpracovatel k přepracování návrhu OHP, protože tento požadavek nevyplývá z posouzení vlivů hluku na zdraví

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

obyvatel ani není požadován MZ ve vyjádření z 15.2.2011 k dokumentaci, nevyplývá ani ze znění citovaného zákona,

- z hlediska obyvatel snižuje při zachování stejného leteckého provozu ochranu zdraví obyvatel, zejména s přihlédnutím k nejistotám měření a zachování délky OHP, která je rozhodující. Podrobněji v příloze 1 vyjádření.

Nesouhlasíme s návrhem OHP v dokumentaci ani s přepracováním návrhu OHP zpracovatelem, které znamená další snížení ochrany zdraví.

f) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.II.4 Provoz - Letecká doprava

- platí výhrady k neuvedení maximální kapacity, viz bod b),
- poznámka č. 2 na str. 71 posudku je nesprávná, MŽP nepožadovalo cílovou kapacitu, žádný takový pojem zákon EIA nezná,

Nesouhlasíme se stanoviskem k této části, které se vztahuje k leteckému provozu z důvodů uvedených v bodě b)

g) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část C

- zpracovatel opakuje v posudku nepravdivé tvrzení zpracovatele dokumentace, že hlukové zatížení není znečišťováním nebo poškozováním životního prostředí,
- únosnost záměru pro dané území, zejména z hlediska zdraví obyvatel, nebyla vůbec posuzována,
- zřízení OHP neznamena pro obyvatele menší hluk nebo vyřešení problémů s hlukem, zřízením OHP by byli trvale zbaveni části svých práv na ochranu zdraví a majetku,
- obyvatelé dotčení stavbou a provozem nyní žijí na území určeném dle platných územních plánů pro bydlení, rekreaci atp., žádná změna územních plánů není navrhována a umísťovat do takového území stavbu, která znehodnotí podmínky pro bydlení a odpočinek je nepřijatelné,

Zpracovatel nesprávně hodnotí dokumentaci a obhajuje její nedostatky.

h) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.1

- tato část pouze přebírá závěry a stanoviska z dokumentace a z přílohy 1 posudku, kde jsou vlivy na zdraví hodnoceny nesprávně a na základě nedostatečných podkladů, blíže viz příloha 1 vyjádření.

i) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.3.

- zpracovatel neupozornil na nedostatečnost podkladů v hlukových studiích nutné pro posouzení vlivů na zdraví, na tuto skutečnost poukazuje zpracovatelka vyhodnocení vlivů v dokumentaci stěžuje a odůvodňuje tím nesprávnost (podhodnocení) jejich výsledků,

Hodnocení podkladů je nesprávné, dále k části Hluk z leteckého provozu uvádíme:

- vlivem časového prodloužení procesu EIA prakticky splývá stav v době uvedení do provozu se stavem k roku 2020, jejich srovnání ztrácí praktický význam, navíc termín uvedení do provozu předpokládaný v dokumentaci (2014) nelze dodržet, což je zcela zřejmé,
- správně uvedeno, že zhodnocení dopadů hluku by mělo vycházet z porovnání počtu obyvatel vystavených hluku v obou časových horizontech, ke škodě věci však toto při vyhodnocení vlivů na zdraví provedeno nebylo, zpracovatelka toto srovnání označila za „zavádějící“

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- konstatuje se, že hodnocení je ovlivněno nárůstem obyvatel dle schválených územních plánů obcí - proč by se také nemělo stavět, jestliže je to na rozdíl od paralelní dráhy v souladu s ÚPD,

Srovnání stavů v době uvedení do provozu a k roku 2020 je zbytečné, podklady jsou neúplné a hodnotí se a srovnávají nesmyslná časová období a nesprávné stavy obyvatel.

j) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.9.

Tvrzení, že se s paralelní dráhou v územních plánech počítá od 70-tých let lze popřít - paralelní dráha není ani v současném územním plánu a plochy pro bydlení jsou v okolí paralelní dráhy bez jakýchkoliv omezení nebo limitů. Jedná se tedy o rozpor s územním plánováním, nikoliv o počítání s dráhou, jak tvrdí zpracovatel.

3. K variantám záměru:

- zpracovatel nedoložil, že by byla zpracována nějaká varianta záměru, pouze prezentuje úvahy desítky let staré o rozvoji letiště
- žádné varianty umístění, rozsahu provozu, rozložení provozu na dráhách nebyly nikdy provedeny, předkládaný záměr je stále předkládán jako jediné možné řešení,
- žádné varianty, přesuny dopravy ani změny charakteru letiště nebyly hledány ani prověřovány. Jedná se o zjevné nesplnění požadavku MZP i nevypořádání připomínek k dokumentaci, stanovisko zpracovatele k tomuto nerespektování požadavku MZP chybí.

### C) ČÁST POSUDKU V - VYPOŘÁDÁNÍ OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

K vypořádání typických připomínek podáváme následující vyjádření:

#### 1) Stanovení maximální kapacity

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně a úplně z následujících důvodů:

- v dokumentaci není stanovena maximální kapacita,
- v dokumentaci není uvedena cílová kapacita, ale cílová kapacita záměru pro předpokládaný rok 2020, zpracovatel by měl respektovat dokumentaci,
- zpracovatel nemá oprávnění stanovovat maximální kapacitu, počet letadel, ... a přepracovávat dokumentaci, z jeho strany se nejedná o podmínky, ale změny záměru,
- pokud by se všechny záměry posuzovaly podle stavu v době uvedení do provozu či doby náběhu výroby, jak požaduje oznamovatel se souhlasem zpracovatele, asi by proces EIA ztratil smysl - každý by si vymyslel nějaký neškodný výchozí stav provozu,
- nárůst provozu po roce 2020 není nikde vyloučen, zjevně k němu bude zejména z ekonomických zájmů docházet.

#### 2) Problematika OHP a stanovení limitů území

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně zejména z následujících důvodů:

- zpracovatel není oprávněn přepracovávat dokumentaci záměru a měnit předkládaný záměr, jeho úkolem je posuzovat předložený záměr,
- nebyl vyřešen rozpor mezi snižováním nočního provozu a návrhem na prodloužení stávajícího OHP z důvodu nočního hluku,
- úvahy o rozdílu mezi izofonami 2006 a 2020 pouze odvádějí pozornost od podstaty problému,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- zpracovatel naprosto nepochopil podstatu nejistoty měření a její uplatňování při kontrole hluku, protože nejistoty měření jdou v jeho podání a návrhu OHP v neprospěch obyvatel,
- venkovní hluk není v OHP legislativně omezen z hlediska průměrných hladin ani maximálních hladin a to v denní a noční době, vlivem nejistot měření na hranici OHP není v tomto směru pro obyvatele nic jisté,
- ohledně podmínek pro rozšíření OHP na str. 123 lze konstatovat, že požaduje blíže nespécifikovanou optimalizaci provozu, která by se „vešla“ do limitních izofon. Taková optimalizace může vést k přerozdělení provozu mezi dráhy oproti deklarovanému stavu v dokumentaci, ke kterému se vyjadřovala veřejnost.
- Zpracovatel neustále opakuje, že se sníží noční hluk, ale stejně razantně trvá na prodloužení OHP z důvodu nočního hluku. Zjevný rozpor, jedno z tvrzení prostě nemůže být pravda.
- Informace o legislativě, že dle zákona 258/2000 Sb. musí být OHP vyhlášeno v rozsahu limitní izofony, v tomto případě pouze teoreticky a zjevně špatně vypočtené, jsou klamání veřejnosti, přesvědčit se lze přímo v zákoně.

Závěrem lze konstatovat, že pokud byl návrh OHP navržen nesprávně, měla být dokumentace vrácena k přepracování. Typická připomínka nebyla řádně vypořádána.

### 3) Problematika posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví

ad c) nárůst počtu obyvatel s kardiovaskulárními onemocněními

K odhadům počtu různých onemocnění je nutno uvést.

- nejsou hodnocena všechna rizika spojená s nadlimitním hlukem, jde pouze o výběr některých onemocnění,
- celospolečensky přijatelné riziko ohrožení zdraví je stanoveno nařízením vlády 148/2006 Sb., které zahrnuje veškeré faktory a stanovuje přijatelnou míru zátěže, zpracovatel zohledňuje pouze některá rizika a hodnocení není úplné,
- doplnění dokumentace bylo provedeno v rozporu se zákonem, veřejnost se sním nemohla řádně seznámit,
- neúplnost podkladů je problém oznamovatele, nelze jím omlouvat nedostatečnost vyhodnocení,

ad f) Vnášení leteckého hluku do nových oblastí

Typická připomínka nebyla vypořádána, účinek hluku v nově zasažených oblastech nebyl dostatečně vyhodnocen.

ad f) Únosnost vlivu hluku na veřejné zdraví

Posouzení únosnosti záměru pro dané území nebo při neznáme kapacitě záměru posouzení maximální únosnosti území pro daný záměr nebylo provedeno v dokumentaci ani v posudku, přestože

- ve stanovisku MŽP k dokumentaci je požadavek „stanovit maximální únosnost území ... ve vazbě na kapacitu záměru“,
- posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví uvádí cíl „zhodnotit míru únosnosti území“,
- podstatou celého procesu EIA je zjevně právě posouzení, zda předkládaný záměr nepřekračuje únosné zatížení území,

Zásadní vadou dokumentace i posudku je neposouzení únosnosti záměru pro lidské zdraví, které zpracovatel dokumentace a posudku pouze nahrazuje procesem hodnocení rizik, pro který nejsou v legislativě stanovena pravidla ani deskriptory. Proces hodnocení rizik může být považován za doplněk hodnocení vlivů na zdraví dle zák. 258/2000 Sb., nikoliv za jeho náhradu a skutečně se jedná o „akademický proces“ který sám zpracovatel degraduje výroky např. „vhodné pro základní výzkum“, „méně vhodné pro potřebu jednoznačných závěrů procesu EIA“, méně pochopitelný pro veřejnost“, Předložený proces hodnocení rizik nevytvořil podklady pro posouzení únosnosti záměru dle zák. 258/2000 Sb. ani nebyl dle tohoto zákona hodnocen. Toto je zcela zjevné z následujícího:

- hodnocení vlivů na zdraví nepracuje s deskriptory dle zákona 258/2000 Sb.,
- hodnocení neobsahuje žádný údaj o tom, kolik obyvatel žije a mělo by žít na území zasaženém nad limitním hlukem dle zák. 258/2000 Sb., a v jaké míře budou zasaženi tímto hlukem,

Orgány ochrany zdraví nejsou schopny posoudit záměr dle platných předpisů.

V posouzení vlivů na zdraví se zpracovatel pokouší vytvořit nový ukazatel přijatelné míry zdravotních rizik. Jeho úvahy jsou ovšem z hlediska platné legislativy zcela nezávazné, zatížené nejistotami a chybami včetně neúplnosti zohledněných rizik a nevyplývá z nich ve vztahu k únosnosti území naprosto žádný závěr. Proč nebylo provedeno posouzení dle platných deskriptorů v nařízení vlády č. 148/2006, které dle slov zpracovatele stanovují pro ČR „celospolečensky dostupné a únosné riziko“ a „jsou stanoveny v souladu s doporučením WHO“ nebylo v rámci posudku objasněno. Zpracovatel tedy dokonce sám konstatuje, že máme stanovenou míru únosného rizika na světové úrovni, ale přesto toto vyhodnocení nebylo provedeno a je uváděno, že nelze provést. Jedná se o závažné pochybení zpracovatele posudku a také nevyřádkování připomínek.

Otázku únosnosti záměru na lidské zdraví se zpracovatel pokouší vyřešit zcela nesprávnou interpretací zákona o životním prostředí: „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“.

#### 4) Prověření dalších variant

Žádné varianty uspořádání drah ani varianty provozu na drahách, které by umožnily minimalizaci dopadů na okolí nebyly po dobu 5 let procesu EIA hledány, posuzovány, stejně jako nebyly hledány v rámci stávající ani navrhované územně plánovací dokumentace. Nebyl splněn požadavek MŽP a veřejnosti, typická připomínka nebyla řádně vypořádána.

#### 5) Problematika překročení hlukových limitů

Vypořádání připomínky obsahuje citaci zákona, ale neřeší podstatu problému - zbavení obyvatel práva na ochranu zdraví a majetku. Zpracovatel pro tento zásah do lidských práv nemá naprosto žádnou oporu v územních plánech, není řádně odůvodněn, nejsou uvedeny podmínky vyvlastnění části práv, kompenzace majetkové a zdravotní újmy. Zpracovatel opominul, že lidé nechťejí stavět na letištní ploše, ale naopak letiště zamýšlí způsobit hluk v oblastech určených pro bydlení. Postup je zcela v rozporu s principy stavebního zákona a územního plánování. Typická připomínka nebyla řádně vypořádána.

#### 6) Soulad s územně plánovací dokumentací (ÚPD)



nesouhlasíme s tvrzením, že záměr který je spojen s omezením práv na ochranu zdraví, životního prostředí a majetku lze projednávat jako podklad pro územní řízení či opatření obecné povahy bez souladu s ÚPD

Typická připomínka nebyla vypořádána, zpracovatel neověřil aktuální stav v území, nesprávnosti vznikly i v souvislosti s nedodržením zákonných lhůt pro zpracování posudku.

#### 7) Vyhodnocení kumulativních jevů

Toto vyhodnocení nebylo provedeno, typická připomínka nebyla správně vypořádána.

#### 8) Limity hluku a znečišťování životního prostředí

Zjevné nepravdy:

- životní prostředí nejsou jen složky ovzduší, ..a energie, ale zákon říká jasně - je to vše, co vytváří přirozené podmínky existence organismů včetně člověka,
- vytváření hluku provozem letadel by nemělo být dle zpracovatele znečištěním životního prostředí - zákon uvádí, že poškozováním životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy,

Máme tedy lidskou činnost, znečišťuje životní prostředí, máme i zvláštní předpis, máme také míru stanovenou nařízením vlády a přesto zpracovatel tvrdí, že MŽP nepřísluší posuzovat vliv hluku na životní prostředí z hlediska únosnosti a že překročení limitů hluku neznamena překračování únosného zatížení. Posouzení únosnosti záměru z hlediska zdraví by mělo být úplně samozřejmé i při neexistenci všech zákonů. Žádáme vysvětlit argumentaci zpracovatele, typická připomínka nebyla vypořádána.

#### D) DOPLNĚNÍ DOKUMENTACE ZÁMĚRU

Doplňná dokumentace záměru byla předložena 4.1.2010 a byly k ní uplatněny zcela zásadní připomínky ze strany dotčených orgánů i veřejnosti, které zpochybnily správnost a úplnost vyhodnocení vlivů záměru na zdraví obyvatel.

Rozsah nedostatků a chyb v doplněné dokumentaci projednávané v roce 2010 byl i pro zpracovatele posudku zjevně takový, že nebyly řešitelné bez doplnění dokumentace, což je postup jasně definovaný v zákoně č. 100/2001 Sb. - dokumentace se v zákonem stanovené lhůtě vrátí oznamovateli a opět předloží veřejnosti k připomínkování. Zpracovatel posudku dokumentaci, tak jak mu ukládá zákon, nejen nevrátil, ale sám přistoupil k doplnění a přepracování dokumentace v rámci posudku. Doplnění dokumentace je zjevné, jedná se zejména o přílohy posudku č. 5 a 6, deklarované jako „přílohy v samostatných svazcích“. Zákonem stanovený postup byl ze strany zpracovatele posudku i dokumentace porušen, v rámci předkládaného posudku došlo k přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel, jedné z naprosto zásadních věcí pro rozhodování o záměru.

Zpracovatel posudku doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru, přestože tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje. Zpracovatel posudku posuzoval dokumentaci doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MZP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.

#### E) NEVYMEZENÍ ZÁMĚRU V ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI

Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy ani v Zásadách územního rozvoje Prahy a je v rozporu s platným územním plánem VÚC Pražského regionu, údaje v dokumentaci jsou nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k záměru.

#### F) DODATEČNÉ VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK ZA OZNAMOVATELE

Zpracovatel vypořádal v posudku vyjádření k dokumentaci z roku 2007, která měla být vypořádána v souladu s požadavkem MŽP již v doplněné dokumentaci z roku 2009. Místo vrácení dokumentace k doplnění v souladu se zákonem EIA se zpracovatel po třech letech pokusil napravit nedostatky doplněné dokumentace sám.

### G) NEDOSTATKY VE VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

příloha 5 neodstraňuje nedostatky v hodnocení vlivů na zdraví obyvatel. Jedná se např. o následující problémy v hodnocení vlivů na zdraví obyvatel:

#### 1. Neznalost rozsahu záměru, jeho okolí i vývoji území

##### a) nedostatečné podklady o území

zpracovatel posudku a ani dokumentace nevymezují a neomezují rozvoj a kapacitu letiště po roce 2020, rozšíření letiště o paralelní dráhu není zaneseno v Zásadách územního rozvoje a v Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy, přičemž se jedná o dlouhodobý záměr na 50 a více let s potenciálem navýšení na 400 000 a více pohybů za rok. Vládou ČR, Středočeským krajem ani Hlavním městem Prahou nejsou jakkoli upřesněny požadavky na kapacitu letiště, které by po řádném projednání v rámci Zásad územního rozvoje a Územního plánu Prahy odůvodnily zásah do práv na ochranu zdraví a do vlastnických práv obyvatel v okolí letiště.

##### b) Nedostatečné a zmatečné vymezení záměru v dokumentaci:

- zpracovatel posudku a dokumentace připouští zvyšování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem v rámci celého navrhovaného OHP a jeho okolí bez ohledu na zdravotní rizika a přesouvá odpovědnost na hygienické orgány,

- jednoznačný požadavek MŽP na stanovení maximální kapacity záměru nebyl v dokumentaci opět splněn. Nadále se posuzuje „cílový stav provozu k roku 2020“, tedy nejmenší možný provoz několik měsíců po zprovoznění nové dráhy. Letiště s dvěma paralelními drahami a jednou příčnou se zajisté nebuduje na stav provozu k roku 2020. Jedná se o dlouhodobý záměr s neomezeným provozem na desítky let.

- obyvatelé a obce jsou 5 let informováni o návrhu OHP, který byl posudkem změněn, bez projednání s veřejností a s obcemi, změna návrhu vymezení OHP v rámci posudku je nepřijatelná a mate veřejnost, nový "návrh vymezení OHP" není v posudku ani vyznačen,

- nadále přetrvává nedostatek podkladů z hlukových studií o nižších hladinách hluku, zpracovatelka tak nemá k dispozici úplné podklady pro hodnocení vlivů na zdraví.

#### 2. Nesoulad s ÚPD

Dokumentace a platný ÚP VÚC vymezují co do rozsahu a organizace provozu dva zcela rozdílné záměry.

#### 3. Zpracovatelka nehodnotí OHP z hlediska ochrany obyvatel

##### a) nepřijatelné snížení ochrany zdraví obyvatel

Posudek v rozporu se zákonem přepracovává dokumentaci záměru a mění navrhovaný rozsah Ochranného hlukového pásma (OHP), viz str. 63 posudku s jednoznačným textem zpracovatele. Posudek mění návrh z dokumentace a zmenšuje OHP výhradně na plochu ohraničenou vypočtenými teoretickými limitními izofonami, které jsou v rozporu se skutečným a měřením potvrzeným stavem.

Návrh zpracovatele znamená snížení ochrany obyvatel před hlukem, protože provozovatel ani hygienické stanice nejsou schopni garantovat nepřekročení limitní hladiny hluku za hranicí OHP. Při stanovené nepřesnosti měření leteckého hluku +/- 3 dB nelze vyloučit překročení

hluku za hranicí OHP a to až ve vzdálenosti řádově km od hranice OHP. Ve smyslu dopisu Ministerstva zdravotnictví ze dne 23. 7. 2007 č.j. 32.0-21.6.2007/23679, kde je jednoznačně v otázkách vydávání stanovisek KHS uvedeno, že nejistota měření musí jít i na základě jednání v této věci dne 9.2.2007 na Min. zdravotnictví k tíži žadatele (viz příloha s kopií dopisu Veřejnému ochránci práv), je takto vymezené OHP nepřipustné, nejistoty měření jdou k tíži obyvatel.

Z hlediska ochrany zdraví je ponechán návrh OHP, ať již původní nebo přepracovaný, ze strany zpracovatelky bez povšimnutí, přestože právě rozsah a podmínky OHP jsou z hlediska zdraví obyvatel zcela zásadní a přepracovaný návrh OHP jde proti zájmům obyvatel. Aby bylo možné garantovat hluk mimo OHP pod 50 dB, musela by být závazně uplatněna podmínka, že při kontrole dodržení hlukových limitů při měření hluku na hranici OHP nelze překročit hladinu hluku 47 dB v noci resp. 57 dB ve dne

Ani tato podmínka by však v návrhu OHP nezohlednila maximální hladiny hluku v noci a jejich negativní vliv na spánek obyvatel a to i mimo OHP.

b) Nejistoty výpočtu, měření i metodiky jdou v neprospěch zdraví obyvatel

Pochybnosti a nejistoty zpracovatele, nedostatečné podklady, neúplná metodika, včetně nejistoty měření hluku jdou v neprospěch ochrany zdraví, veškerá rizika matematických modelů, odhadů, ... jdou zmenšením OHP v neprospěch obyvatel. Zmenšení OHP při stejných parametrech provozu bylo provedeno v příčném směru, délka OHP rozhodující pro rozsah provozu zůstala v podstatě zachována. Zpracovatelka zcela ignorovala fakt, že při tomto návrhu OHP, stávající legislativě a způsobech měření hluku dává návrh provozovateli k dispozici dvojnásobnou kapacitu dráhového systému proti posuzovanému stavu. Nejistota měření +/-3db představuje, převedeno na počet letů, dvojnásobek vypočteného množství pohybů, tedy astronomické číslo 550 000 pohybů za rok, aniž by provozovatel porušil hygienické limity hluku. Porušení limitů by bylo zjištěno až při naměření hladin hluku 53,01 dB resp 63,01 dB ve dne na hranici OHP .

#### 4. Nepřezkoumatelnost dokumentace

Z dokumentace není zřejmé, která část platí, která byla přepracována a která nahrazena, co je doplnění. Přepracování a doplnění je v rámci posudku zákonem zakázáno stejně jako účast zpracovatele dokumentace na zpracování posudku.

#### 5. Opominutí a podcenění maximálních hladin hluku

Zpracovatel nehodnotí maximální hladiny hluku a nevěnuje potřebnou pozornost úrovni hladin pod Ln, Laeq do 50 dB, přestože i tyto hladiny hluku pro obyvatele znamenají, že v noci v tomto území přeletí kolem 25 letadel o maximálních hladinách 70 - 80 dB a jednorázový hluk ve vnitřních prostorách staveb tedy v noci i při zavřených „protihlukových“ oknech může dosahovat hodnot kolem 40 dB. Maximální hladiny hluku v noci jsou evidentně nejvíce rušivý a zdraví škodlivý prvek leteckého provozu, přesto nejsou v rámci dokumentace a posudku řešeny. Maximální hladiny hluku jsou deskriptor doporučený směrnicí EU právě pro hodnocení nočního hluku. Nebyly však brány v potaz ani při přepracování návrhu OHP zpracovatelem posudku.

#### 6. Závěr přílohy 5 posudku „PARALELNÍ RWY 06R/24L-PRAHA RUZYŇ“- Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, 20 /Ing. DP/2009

#### H) NEPOSOUZENÍ UNOSNÉ MÍRY RIZIK

V celé dokumentaci i v posudku chybí vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, přestože je tento zákon velmi často citován. Nebylo provedeno jednoznačné

vyhodnocení, zda záměr splňuje platné hygienické limity či nikoliv, případně v jakém rozsahu, kolik obyvatel bude takto postiženo a zda je překročení hygienických limitů přípustné či nikoliv a za jakých podmínek. Veškeré údaje o vlivech na zdraví jsou vztahovány k deskriptorům, pro která není v ČR stanovena celospolečensky únosná míra ohrožení zdraví, posudek dokonce výslovně uvádí, že nehodnotí hygienické limity, které tuto míru ohrožení zdraví v ČR stanovují.

Vzhledem k tomu, že pro orgány hygienické služby nejsou relevantní teoretické modely ani akademické úvahy o dílčích vlivech hluku, ale pouze zákonem stanovené limity a ukazatele, dokumentace neposkytuje dostatek podkladů pro vyjádření příslušných orgánů ochrany zdraví ani neposkytuje podklad pro případná další řízení. Autoři se nad rámec zákona zabývají vědeckými problémy a nejistotami všeho druhu, ale základní posouzení dle platných hygienických limitů provedeno nebylo. Právě hygienické limity jednoznačně a závazně stanovují celospolečensky přijatelnou úroveň zdravotních rizik a není důvod je jakkoliv nahrazovat nezávaznými teoriemi vytvořenými na základě chybných vstupních dat. Navrhovaný vznik OHP totiž rozhodně neznamená, že pro tyto obyvatele v OHP by měla platit jiná kritéria pro hodnocení zdravotních rizik z hlukové zátěže.

Většina teorií o vlivech a různých účincích na zdraví byla nebo měla být zohledněna při přípravě hlukových limitů dle nařízení vlády 148/2006, které souhrnně stanovují přijatelnou míru ohrožení lidského zdraví ať již v okolí letiště nebo komunikace. Z tohoto pohledu není vůbec zřejmé, proč se zpracovatelé pouštěli do složitých hodnocení, které nevedly a ani nemohly vést k žádným praktickým závěrům.

## I. POSUDEK NA POSOUZENÍ VLIVU HLUKU na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplněk z dubna 2010

(příloha 1 posudku, vzhledem k množství různých posudků dále jen „posudek na posudek“)

- synergie hluku nebyla řádně hodnocena, přestože jsou zde přetíženy komunikace všech tříd včetně plánovaného okruhu kolem Prahy,
- zpracovatel uvádí, že i při dodržení limitů hluku je 20% obyvatel rušeno leteckým provozem ve spánku a že se před tímto rušením nelze chránit, dále uvádí podcenění vlivů u nižších hladin nočního hluku, žádné závěry však z toho nejsou vyvozeny,

### 1. Charakterizace rizika

Není zřejmé, proč jsou použity nové ukazatele zdravotních rizik. Za tímto účelem byly z hlediska celospolečensky přijatelných rizik vytvořeny v ČR limity hluku, které právě přijatelnou míru zátěže a zdravotních rizik upravují. Dále:

- noční hladiny pod 45 dB, označené zpracovatelem jako rušivé, nejsou zahrnuty do hodnocení,
- píše se o variantách, které nejsou variantami, nemožná varianta bez nárůstu obyvatel je označena jako příznivější,
- zpracovatel uvádí, že snaha o přesné vyjádření rizik se „příliš nepovedla“, doporučuje pouze relativní vyjádření v % nárůstu onemocnění. proč by měla být procenta lepší než absolutní čísla vypočtená z těchto procent, není zřejmé,
- uvádí na str. 10, že nejsou zahrnuty osoby v pásmech pod 45 dB, a že tedy ani procenta vlastně nejsou správná.

Jedná se o dílčí, neúplné charakteristiky rizik zatížené řadou nejistot.

## 2. Analýza nejistot

Pochybnosti o správnosti uvedené v připomínkách k dokumentaci nebyly vyvráceny, ale naopak:

- nejistota u hodnocení synergie? - synergie nebyla provedena.

### J) NEAUTORIZOVANÉ ČÁSTI POSUDKU

Přílohy č. 3 a 4 jsou bez uvedení zpracovatele, objednatele, data zpracování, podpisu a nespĺňují tedy ani základní požadavky na součást posudku.

### K) NÁVRH STANOVISKA

Nedostatky v dokumentaci a v posudku se projevily i na nesprávnosti navrhovaného stanoviska:

1. Navržené stanovisko je neobjektivní, protože zpracovatel postupoval v průběhu zpracování posudku v rozporu se zákonem a nedovoleně se snažil částečně napravovat chyby v dokumentaci.

2. Veškeré „garance, doporučení, podmínky, omezení ... v záměru stejně jako celé vyhodnocení vlivů a posudek jsou omezeny rokem 2020, stav po roce 2020 stanovisko neřeší, v případě dlouhodobého záměru nemají taková omezení a sliby praktický význam.

3. Časově omezené podmínky provozu jsou nepřesné a vzájemně rozporuplné, například v případě nočního provozu se uvádí:

- max. počet plánovaných letů 40 za noc, (což samozřejmě připouští libovolné překročení o neplánované lety),
- letecký provoz omezen na 5% maximálního počtu pohybů v charakteristickém dni, (toto neřeší stav po roce 2020, charakteristický den se stane proměnnou veličinou),
- letecký provoz bude plánován tak, aby nedošlo k překročení hlukové kvóty. Pojem „hluková kvóta“ česká legislativa nezná, ale je zřejmě odvozován od podmínky nepřekročení hluku za hranicí OHP, které má být právě z důvodu nočního hluku prodlouženo.

Je zjevné, že počet letů za jednu noc není nadále stanoven, není zřejmé, která podmínka je rozhodující a že po roce 2020 nebude z uvedeného platit nic.

5. Stanovisko uvádí, že teprve následně budou stanoveny příletové a odletové tratě a upraveny způsoby vzletu. Přesto navrhuje vytyčit naprosto přesně OHP dle matematických modelů v osách drah a bez ohledu na maximální hladiny hluku. Pokud není stanovena vymahatelná podmínka, že se bude létat výhradně v osách drah s maximální koncentrací hlukové zátěže a bez ohledu na to, co je pod osou dráhy za území, je celý posudkem doporučený návrh OHP z hlediska ochrany zdraví zcela nesmyslný.

6. Kompenzační opatření jsou nekonkrétní a nedostatečná, není zohledněno poškození životního prostředí, zvýšení zdravotních rizik, omezené užívání nemovitostí.

### Vypořádání:

A)1 – Požadavky MŽP byly splněny v úrovni potřebné pro proces EIA.

A)2 – Požadavky MZdr byly splněny v úrovni potřebné pro proces EIA – viz vyjádření MZdr.

A)3 - Dokumentace byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

B)1 –V posudku byla stanovena maximální kapacita, problematika max. kapacity v dokumentaci byla v posudku vysvětlena.

B)2)a) a b) – opakují se předchozí připomínky

B)2)c) - „Nesmyslné územní plánování“ není předmětem posuzování v procesu EIA. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

B)2)d) a e) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z Dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.)

B)2)f) - opakují se předchozí připomínky

B)2)g) – Legislativní předpisy „hlukového zatížení“ musí být záměrem plněny bez ohledu na jeho teoretické zařazení.

Únosné zatížení území je definováno §5 zák. č. 17/1992 Sb. v návaznosti na §8 téhož zákona (Znečišťování a poškozování ŽP) a jak Dokumentací, Posudkem i Stanoviskem EIA je plně respektováno.

B)2)h) – Vlivy na zdraví byly v Posudku EIA posouzeny dostatečně, navíc byl zpracován Oponentní posudek příslušně autorizovanou osobou.

B)2)i) – Podklady jsou pro proces EIA dostatečné. Uváděné časové horizonty nejsou podstatné, opatření navržená v Dokumentaci EIA, podmínky navržené v Posudku EIA a podmínky stanovené ve Stanovisku EIA platí před rokem 2020, v roce 2020 i po roce 2020.

Hodnocení vlivů na zdraví vycházelo z požadavků orgánu veřejného zdraví (MZdr).

B)2)j) Územní plány počítají s paralelní drahou v textových částech, v současném ÚP je v grafické části zakreslena osa paralelní dráhy.

B)3) Oznamovatelem byla navržena jediná varianta, která plní požadované provozní podmínky.

C)1) V Posudku EIA byla stanovena maximální kapacita, problematika max. kapacity v Dokumentaci EIA byla v posudku vysvětlena. Opatření navržená v Dokumentaci EIA, podmínky navržené v Posudku EIA a podmínky stanovené ve Stanovisku EIA platí před rokem 2020, v roce 2020 i po roce 2020.

C)2) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z Dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.)

C)3) Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

C)4) Hledání variant je jak v Dokumentaci EIA, tak v Posudku EIA popsáno dostatečně.

C)5) Ochrana zdraví a majetku a je plně pokryta plněním ekologických předpisů. Proces EIA probíhá podle zák. č. 100/2001 Sb., nikoli podle „stavebního zákona a územního plánování“.

C)6) Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

C)7) Vyhodnocení kumulativních jevů bylo provedeno v hloubce dostatečné pro proces EIA.

C)8) V procesu EIA bylo zjištěno, že za předpokladu plnění podmínek stanoviska EIA (navržených posudkem EIA), nedojde v souvislosti s realizací a s provozem uvažovaného záměru k poškozování životního prostředí tj. zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy. A to včetně vlivů hluku.

D) Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

E) Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

F) Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení neukládá zpracovateli doplněné Dokumentace EIA vypořádat připomínky k původní dokumentaci EIA. Naopak tento zákon ukládá zpracovateli posudku EIA vypořádat všechna došlá vyjádření k dokumentaci EIA a nerozlišuje mezi původní dokumentací EIA a doplněnou nebo přepracovanou dokumentací EIA.

G)1)a) Opatření a podmínky procesu EIA nejsou nijak limitovány rokem 2020. Zvýšení pohybů nad stanovené max. kapacity by muselo být prověřeno novým procesem EIA.

G)1)b) Zdravotním rizikům je naopak v Dokumentaci EIA i v Posudku EIA věnována nadstandardní pozornost.

Neposuzuje se stav „cílový stav provozu k roku 2020“, ale stav s max. stanovenými kapacitami.

Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. dle limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako OHP.

G)2) – viz předchozí bod vypořádání

G)3) – Hluková studie, která je přílohou dokumentace zohledňuje příslušné nejistoty výpočtu dle závazných metodik.

G)4) Dokumentace byla řádně posouzena posudkem dle zák. č. 100/2001 Sb.

G)5) Maximální hladiny hluku z leteckého provozu byly prověřeny v rámci oznámení EIA, které je nedílnou součástí procesu EIA a na základě jejich znalosti byly stanoveny oblasti nevhodné pro bydlení (významné vlivy maximálních hladin hluku) – viz příslušná podmínka. To, že v současné době nemají stanoven zákonný limit není chybou procesu EIA. Stanoveny byly, byly určeny oblasti s významnými vlivy, které byly ošetřeny příslušnou podmínkou.

H) Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. provedeno bylo a na jeho základě byl proveden návrh OHP.

I) Synergie hluku byla řádně provedena dle stávající legislativy.

Vlivům nočního hluku byla věnována max. pozornost – viz podmínky stanoviska EIA.

I) Posouzení dle zákona č.258/2000Sb., tedy porovnání s hygienickými limity bylo provedeno vč. stanovení průběhu limitních isofon. Hodnocení zdravotních rizik expozice hluku z leteckého provozu bylo zdola omezeno na nejnižší hladiny, na nichž lze prakticky rozlišit příspěvek hluku z leteckého provozu od hluku z ostatních zdrojů. Posouzení zdravotních rizik se opírá o odst. 3) zákona č. 258/2000Sb. a je prováděno dle mezinárodních metodik doporučených WHO. Hodnocení zdravotních rizik umožňuje posoudit i vliv podlimitních zátěží a umožňuje tak vyšší úroveň ochrany veřejného zdraví.

Synergie hluku byla řádně provedena dle stávající legislativy.

J) Zákon č. 100/2001 Sb. nijak nespécifikuje zda vůbec, případně jakým způsobem mají být vyžádané podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb. publikovány.

K)1) Navržené stanovisko plně respektuje zák. č. 100/2001 Sb.

K)2) Žádná podmínka návrhu stanoviska není omezena rokem 2020. Vyjádření popírá smysl zák. č. 100/2001 Sb.

K)3) Podmínka není nijak omezena rokem 2020. Hluková kvóta je interní opatření letiště, které jde nad rámec ostatních podmínek (upřednostnění méně hlučných letadel na základě letištních poplatků).

Počet nočních letů za jednu noc je striktně stanoven v posudku EIA (návrh stanoviska) a dále podrobně omezen ve stanovisku EIA.

K)5) Příletové a odletové tratě nejsou zdrojem významných hladin hluku, nemají vliv na limitní izofony, a proto mohou být řešeny tímto způsobem. Podmínkou je uloženo navrhnout tyto tratě mimo souvislou zástavbu, dodržování kontrolovat a sankcionovat.

K)6) Kompenzační opatření jdou významně nad rámec legislativních povinností a povinností procesu EIA.

### **MČ Praha-Dolní Chabry**

Trvá na svém odmítavém stanovisku.

#### **Vypořádání:**

Vzhledem k tomu, že ve vyjádření nebyl uveden důvod, nebylo možno provést vypořádání.

### **MČ Praha-Lysolaje**

Vyjádření k posudku dle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí záměru "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha-Ruzyně"

Posudek byl zveřejněn MŽPdne 18.5.2011 pod č.j. 107484/ENV/09

A) Nerespektování Listiny základních práv a svobod

B) Nevypracování scénářů uzavření hlavní dráhy 06L/24R

C) Koncentrace až 90% leteckého provozu do úzkého pruhu obydleného území

D) Neopodstatněné rozšíření ochranného hlukového pásma nad obytnou zástavbou MČ



- E) Neopodstatněná výstavba nové dráhy 06R/24L vzhledem ke známým faktům
- F) Vypořádání připomínek dotčených orgánů a veřejnosti
- G) Část posudku II - Hodnocení úplnosti a správnosti dokumentace.
- H) Část posudku V - vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci
- I) Doplnění dokumentace záměru
- J) Porušení termínů procesu EIA
- K) Nevymezení záměru v územně plánovací dokumentaci
- L) Posouzení návrhu ochranného hlukového pásma
- M) Nepřehlednost výstupů procesu EIA
- N) Dodatečné vypořádání připomínek v posudku za oznamovatele
- O) Pochybení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví
- P) Neposouzení únosné míry zdravotních rizik
- Q) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010 (příloha 1 posudku, vzhledem k množství různých posudků dále jen „posudek na posudek“)
- R) Vlastní posouzení vlivů záměru v posudku
- S) Nesprávná současná charakteristika území
- T) Neautorizované části posudku
- U) Návrh stanoviska
- V) Závěr

A) Nerespektování Listiny základních práv a svobod

Výstavba nové paralelní dráhy 06R/24L naprosto odporuje Listině základních práv a svobod, a to konkrétně čl. 35 odst. 1, protože překročení hlukového limitu, byť jen u jediného občana bydlícího či vyskytujícího se v oblasti ochranného hlukového pásma, je jednoznačně porušením jeho práv na příznivé životní prostředí hlukem.

Dále musíme důrazně upozornit, že posudek je v několika bodech v rozporu také s čl. 35 odst. 2 Listiny základních práv a svobod, dle kterého má každý právo na včasné a úplné informace o stavu životního prostředí a přírodních zdrojů. V rozporu je zejména z následujících důvodů:

1. není řešena situace a vliv na životní prostředí po roce 2020,
2. schází hodnoty o demografickém vývoji v k.ú Lysolaje,
3. chybí informace o tom, jak bude zatíženo k.ú. Lysolaje ve chvíli uzavření hlavní dráhy 06L/24R, kdy by se používala k denním letům a nočním přiletům dráha 06R/24L.

B) Nevypracování scénářů uzavření hlavní dráhy 06L/24R

Ve vypracované dokumentaci jsou zcela opomenuty scénáře uzavření hlavní dráhy 06L/24R, tedy důvody, které mohou nastat pro její uzavření (pravděpodobnost a doba uzavření), a následné omezení provozu na paralelní dráze RWY 06R/24L, které zahrnují limity denního a nočního provozu.

C) Koncentrace až 90% leteckého provozu do úzkého pruhu obydleného území

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

Z dokumentace dle zpracovatele jednoznačně vyplývá, že více než 90% leteckého provozu v ČR má být při existenci nové paralelní dráhy RWY 06R/24L trvale a dlouhodobě zkoncentrováno s výjimkou mimořádných situací, do úzkého pruhu území v okolí hlavního města takto:

1. všechna denní přistání na jedné dráze přes Suchdol, Lysolaje, Nebušice,
2. všechny denní starty na jedné dráze směr Jeneč, Unhošť

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 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 toto, proto s tímto návrhem zásadně nesouhlasíme.

D) Neopodstatněné rozšíření ochranného hlukového pásma nad obytnou zástavbou MČ

Zásadně nesouhlasíme s rozšířením ochranného hlukového pásma letiště pro stávající hlavní dráhu 06L/24R na obytnou zástavbu zastavěného území MČ, protože v něm nemají být dodržovány zákonné hygienické hlukové limity, které omezují nakládání obyvatel se svým majetkem a tím zasahují do základních práv a svobod občanů žijících na území městské části Praha-Lysolaje.

E) Neopodstatněná výstavba nové dráhy 06R/24L vzhledem ke známým faktům

Dle našeho názoru není dostatečně opodstatněná výstavba nové paralelní dráhy RWY 06R/24L vzhledem k následujícím faktům:

1. Zkušenosti zahraničních letišť při přepravování cestujících, např:

Gatwick	31 mil. cestujících/rok	1 dráha
Stan sed	21 mil. v roce 2004	1 dráha
Dublin	23 mil.	1 dráha
Curych	22,09 mil.	křižující se dráhy (podobné jako Letiště Ruzyně)
Vídeň	19,17 mil.	křižující se dráhy (podobné jako Letiště Ruzyně)

2. Možnosti využívání Letiště Vodochody.

3. Stagnujícímu počtu přepravených cestujících od roku 2006 oproti uváděným předpokladům

2006 11,5 mil. přepravených

2010 11,5 mil. přepravených

Z těchto čísel jednoznačně vyplývá, že za posledních 5 let nenastal žádný nárůst přepravených osob.

F) Vypořádání připomínek dotčených orgánů a veřejnosti

Zpracovatel posudku nehodnotil úplnost dokumentace a to zejména ve smyslu připomínek a požadavků Ministerstva životního prostředí (MŽP), Ministerstva zdravotnictví (MZ) a vypořádání připomínek veřejnosti, které vplynuly z projednávání dokumentace v r. 2008.

1. Nesplnění požadavků MŽP

MŽP ve svém stanovisku z 13.3.2008 pod zn. 21550/ENV/08 MŽP na úvod uvedlo „zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat, je nutné tuto dokumentaci doplnit tak, aby zpracovatel posudku měl k dispozici veškeré údaje" a požadovalo doplnit dokumentaci např. o:

- a) stanovit maximální kapacitu a limity záměru - nebylo splněno
- b) stanovit maximální únosnost území - nebylo splněno
- c) stanovit meze pro růst letiště - nebylo splněno
- d) vyhodnotit maximální možný rozvoj letiště - nebylo splněno
- e) prověřit a doložit varianty (dráhy, nákladní dopravy, přeměny letiště) - nebylo provedeno
- f) variantně posoudit různé kombinace provozu na dráhách - nebylo splněno
- g) vyhodnotit kumulativní vlivy - nebylo provedeno
- h) prověřit množství obyvatel - nebylo provedeno
- i) vypořádat veškeré připomínky a požadavky ve vyjádřeních k dokumentaci - nebylo splněno

Na závěr MŽP opakovaně uvádí „Doplněná dokumentace musí zohlednit a vypořádat veškeré relevantní připomínky a požadavky obsažené ve vyjádřeních ...". Posudek se k jednotlivým požadavkům ani k vyjádření MŽP jako celku nevyjadřuje, toto stanovisko, nejdůležitější pro hodnocení doplnění dokumentace, není v posudku ani uváděno.

Je zjevné, že bez splnění výše uvedených požadavků na doplnění nelze v podstatě záměr vůbec posoudit a navrhnout stanovisko k záměru. Že požadavky MŽP nebyly při doplnění dokumentace splněny, je naprosto zjevné ze samotného textu posudku, viz např. protizákonné doplňování dokumentace až v rámci posudku, zjevné dlouhodobé obcházení únosnosti území, přepracovávání dokumentace (návrhu OHP), dodatečné vypořádávání připomínek z projednání v roce 2008 až v rámci posudku, pokus nějak naformulovat pro účely posudku maximální kapacitu, nesprávné a neúplné počty obyvatel v dokumentaci i v příloze 5 posudku, atd. Zpracovatel posudku ani přes porušení zákona (termín, doplňování dokumentace) neobhájil úplnost a správnost dokumentace.

## 2. Nesplnění požadavků Ministerstva zdravotnictví

MZ jako dotčený úřad ve svém vyjádření (str.419 posudku) doporučuje v rámci posudku doplnit hodnocení zdravotních rizik o další variantu, aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, objasnit rozsah navrhovaného pásma a předložit podklady k limitním nočním izofonám. K tomuto doporučení je nutno uvést:

- doporučení MZ se zjevně netýká pouze informací vyplývajících z dokumentace, ale je požadováno vypracovat novou variantu a aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, evidentně se požaduje změna a doplnění dokumentace. MZ doporučuje provést doplnění, které zákon 100/2001 Sb. výslovně zakazuje a na zákaz doplňovat dokumentaci v rámci posudku byl oznamovatel výslovně upozorněn MŽP, viz výše. MZ nemůže ve svých doporučeních a požadavcích vyžadovat porušení zákona a i v případě, že by toto učinilo, nelze tato protizákonná doporučení ze strany zpracovatele akceptovat. Odpovědnost za zpracování posudku v souladu se zákonem nese zpracovatel bez ohledu na doporučení MZ.

- ve vztahu k ochrannému hlukovému pásmu (OHP) nebyla MZ požadována jeho změna nezákonně provedená v rámci posudku, ale pouze objasnění velikosti OHP, odkazy na požadavky MZ a dikci zákona jsou v tomto směru irelevantní,

- srovnání stejným způsobem teoreticky vypočtených izofon z roku 2006 a 2020 naprosto neřeší podstatu problému na který upozorňuje veřejnost, protože se jedná zejména o rozpor mezi stavem izofon z roku 2006 a 2020 a autorizovaným měřením zjištěnými hladinami hluku v letech 2007 - 2010, které potvrdily dostatečný rozsah stávajícího OHP.

Zpracovatel v případě vyjádření MZ nepožadoval vrácení dokumentace k doplnění a v rozporu se zákonem dokumentaci sám doplnil a dokonce přepracoval nad rámec požadavku MZ.

### 3. Nevypořádání připomínek

Připomínky veřejnosti k vyhodnocení ochrany zdraví nebyly v doplněné dokumentaci předložené veřejnosti vypořádány, zpracovatel posudku opět nepožadoval vrácení dokumentace k doplnění. Nevypořádané připomínky veřejnosti se týkaly např. kapacity letiště, únosnosti území, nedostatečných podkladů u vyhodnocení vlivů na zdraví, neúměrného rozsahu OHP a bylo na ně opakovaně upozorněno při projednání v roce 2010.

Přestože byl zpracovatel posudku v připomíncech k doplněné dokumentaci na chyby v dokumentaci, nesplnění požadavků dotčených orgánů a nevypořádání připomínek upozorněn, nepožadoval doplnění dokumentace a přestože zpracovatel v rozporu se zákonem dokumentaci doplnil a přepracoval, je nadále neúplná.

#### G) Hodnocení úplnosti a správnosti dokumentace.

Zpracovatel posudku hodnotí dokumentace jako úplnou a správnou, přitom nebyla zpracována v souladu se zákonem 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (zák. EIA) a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti. Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

#### 1) část posudku I

Jsou uvedeny nesprávné údaje pod názvem kapacita záměru. Údaje v posudku

- nepředstavují kapacitu záměru nebo cílovou kapacitu, ale z dokumentace je zřejmé, že se jedná pouze o „cílovou kapacitu záměru pro předpokládaný rok 2020“, tedy pouze o jakýsi provozní stav, který může být kdykoliv překročen. S otázkou kapacity záměru nemá tento provozní stav nic společného.
- kapacita záměru byla předmětem připomínek k dokumentaci i k doplněné dokumentaci, nebyly vypořádány
- uvedené kapacity i dle zpracovatele posudku nejsou kapacity maximální, ale pouze se „v rámci procesu EIA považují za maximální,
- nejedná se o maximální kapacitu ani o kapacitu stanovenou na základě stanovení maximální únosnosti území pro daný záměr,
- nejedná se o kapacitu, která by byla projednána a schválena v rámci ÚPD, nebo odvozena od potřeb ČR nebo vyplývala z PÚR ČR,
- v celé dokumentaci ani v posudku není ani náznakem uvedeno, že deklarované parametry provozu k roku 2020 nebudou v následujících letech překročeny,

Z výše uvedeného je zcela zřejmé, že dokumentace stále neodpovídá zák. EIA a požadavku MŽP „jednoznačně stanovit maximální kapacitu a limity záměru“ na doplnění dokumentace,

nebyly ani vypořádány připomínky veřejnosti k tomuto bodu. Toto pochybení je mimořádně závažné v souvislosti s neposuzováním únosnosti území v dokumentaci i v posudku.

## 2) část posudku II Posouzení dokumentace

a) Nesouhlasíme s vyhodnocením úplnosti dokumentace z těchto důvodů:

- nebyly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZ) z roku 2010 na doplnění doplněné dokumentace ani oprávněné připomínky občanů a obcí z roku 2010,
- dokumentace nemá dostatečnou vypovídací schopnost (viz požadavek MZ z 15.2.2010 na použití nových metod a postupů hodnocení vlivů),
- dokumentace byla ve fázi zpracování posudku doplňována a přepracována, tato skutečnost je v posudku zamlčena,
- porovnání variant nemůže být dostatečné, protože žádné varianty drah, jejich umístění nebo rozsahu provozu nebo rozložení provozu na drahách nebyly hodnoceny. Byly posouzeny pouze „varianty“ 2020-A a 2020-B, které se liší nikoliv v záměru, ale pouze v předpokládaném počtu obyvatel v území, které jsou porovnávány se stavem provozu a území v roce 2006. Nutno uvést, že rok 2006 není navíc stavem v době oznámení záměru jak požaduje zák. EIA. „Varianta“ 2020-A je navíc pro hodnocení zjevně zcela zbytečná - pracuje se stavem obyvatelstva k roku 2006 i pro rok 2020, tedy se situací, která již nikdy nemůže v roce 2020 nastat.

Stanovisko zpracovatele je nesprávné, což potvrzují přílohy 5 a 6 posudku.

b) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.2.

- zpracovatel přímo v posudku uvádí, že v dokumentaci nebyla stanovena maximální kapacita,
- namísto konstatování pochybení však zpracovatel o své vůli zavádí „pro další část procesu“ termín „maximální kapacita“ a to přejmenováním cílové kapacity záměru pro předpokládaný rok 2020,
- zpracovatel namísto konstatování nedostatků upravuje záměr předkládaný v dokumentaci a to v jeho základních parametrech a posouvá se do role zpracovatele dokumentace,
- zpracovatel objektivně nehodnotí, ale napravuje a omlouvá chyby oznamovatele, Stanovisko k tomuto bodu je nesprávné, neobjektivní a nepřijatelné.

c) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.1.5

Z přehledu vývoje letiště v posudku i v dokumentaci je zcela zjevný nekonceptní a nepromyšlený rozvoj letiště v posledních cca 50 letech, kterému napomáhá chaotické územního plánování. Namátkou lze z minulosti uvést:

- rozhodovalo se mezi výstavbou dráhy 04/22 a 06/24, zvolena výstavba 04/22, nyní uzavřena, protože v ose dráhy jsou Hostivice, investice zmařena
- modernizovala se 13/31, nyní se zavírá, v ose je nyní kupodivu Praha, investice nevyužita,
- opět se projednává 06/24, která byla kdysi považována za horší řešení než 04/22, nyní je to to nejlepší řešení,
- ad hoc se stavěly terminály na 22 mil pasažérů, přestože kapacita drah je údajně menší a nová dráha nebyla projednána,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- úspěšný prodej pozemků pod novou dráhou a jejich opětovný nákup, zjevný ztrátový obchod,
- vlivem špatného územního plánování nejsou vymezeny plochy pro rozvoj letiště, v celém okolí se průběžně staví obytné domy,

Minulost letiště dokládá potíže rozvoje letiště v zastavěném území, což se projevuje neustálými změnami dráhového systému při vynaložení nemalých finančních prostředků. Současný stav je v tomto směru dokonce ještě horší:

- PÚR nevymezuje rozvoj letiště, navíc dle rozhodnutí ústavního soudu nemůže PÚR obsahovat záměry nepřezkoumatelné v Zásadách územního rozvoje,
- Zásady územního rozvoje Prahy neobsahují letiště ani jeho rozvoj,
- platný územní plán neobsahuje potřebné plochy pro výstavbu paralelní dráhy, nevymezuje rozvoj letiště,
- platný ÚP VÚC Pražského regionu předpokládá jiný záměr než je posuzovaný v dokumentaci,
- procesem EIA se posuzuje záměr, který není vymezen v ÚPD Prahy,
- dokumentace neobsahuje aktuální vyjádření o vztahu k ÚPD, vlivem nedodržení lhůt pro vypracování posudku stanoviska příslušných úřadů neodpovídají skutečnému stavu ÚPD,

Z požadavku na oznámení záměru, které má obsahovat aktuální informaci o vztahu k územnímu plánování a z logiky věci lze předpokládat že soulad s ÚPD je u podkladu pro územní rozhodování (EIA) téměř samozřejmostí, a že nikdo nebude absolvovat proces projednávání záměru dle stavebního zákona od konce, zvláště v případě, že se jedná o omezení práv na ochranu zdraví a majetku obyvatel. Navrhovat omezení těchto práv, aniž byl záměr řádně projednán procesem územního plánování, je nepřijatelné stejně jako laxní přístup a bagatelizace problému ze strany zpracovatele.

d) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.8

- není zřejmé, zda členění obcí do kategorií A - C je platné, zpracovatel se rozhodl, (posudek str. 63), že zmenší rozsah OHP,
- protizákonná změna dokumentace (konkrétně přílohy 16 dokumentace) v tak velmi závažné oblasti je nepřijatelná a nepřípustná

bylo nutné konstatovat neplatnost dokumentace v této části nebo upustit od protiprávních změn dokumentace.

e) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.II.1 Ochranná pásma

- zpracovatel účelově přeformulovává požadavky MŽP a MZ pouze na jakýsi základní požadavek rozpracování varianty k roku 2020, toto neodpovídá skutečným požadavkům dotčených orgánů,
- odkazuje se na podrobný návrh OHP v příloze 16 dokumentace,

Ve stanovisku k této části na str. 63 ale přitom zpracovatel přímo přepracovává dokumentaci - přílohu 16, a uvádí „bylo v rámci posudku provedeno zásadní zmenšení rozsahu navrženého OHP a byly nalezeny podmínky pro jeho jednoznačné vymezení“ K tomu je třeba uvést:

- přepracování dokumentace je zákonem zakázáno, zpracovatel posudku mění předloženou dokumentaci,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- v dokumentaci a v posudku jsou dvě různá OHP,
- OHP není řádně v posudku vyznačeno,
- dotčené orgány, veřejnost i zpracovatelé posouzení vlivů na zdraví se vyjadřovali a posuzovali jiné OHP než by mělo být nyní platné dle posudku,
- zpracovatel nevyvrátil připomínky k nesprávnosti limitních izofon, které nadále neodpovídají posuzovanému rozsahu provozu,
- zpracovatel posudku není zcela zjevně obeznámen s podstatou OHP, kontrolou dodržování podmínek OHP a dopady nejistoty měření hluku na vymezené OHP i jeho okolí,
- není zřejmé, jakou úvahou a jakým podnětem byl veden zpracovatel k přepracování návrhu OHP, protože tento požadavek nevyplývá z posouzení vlivů hluku na zdraví obyvatel ani není požadován MZ ve vyjádření z 15.2.2011 k dokumentaci, nevyplývá ani ze znění citovaného zákona,
- z hlediska obyvatel snižuje při zachování stejného leteckého provozu ochranu zdraví obyvatel, zejména s přihlédnutím k nejistotám měření a zachování délky OHP, která je rozhodující. Podrobněji v příloze 1 vyjádření.

Nesouhlasíme s přepracováním návrhu OHP zpracovatelem, které znamená snížení ochrany zdraví.

f) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.II.4 Provoz - Letecká doprava

- platí výhrady k neuvedení maximální kapacity, viz bod a),
- poznámka č. 2 na str. 71 je nesprávná, MŽP nepožadovalo cílovou kapacitu, žádný takový pojem zákon EIA nezná,

Nesouhlasíme se stanoviskem k této části, které se vztahuje k leteckému provozu z důvodů uvedených v bodě a) a b2)

g) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část C

- dokumentace ničím nedokládá, že hlukové zatížení není znečišťováním nebo poškozováním životního prostředí, zpracovatel uvádí nesprávnou informaci v posudku a navíc ani toto absurdní tvrzení nerozporuje,
- únosnost záměru pro dané území, zejména z hlediska zdraví obyvatel, nebyla vůbec posuzována,
- příčina nedohody s obcemi spočívala zejména v tom, že rozvoj letiště byl a je nadále neomezený a předdimenzované OHP, jehož hranice může provoz reálně omezit, umožňuje využít velké OHP k podstatně většímu leteckému provozu, než je posuzovaný v dokumentaci,
- zřízení OHP neznámá pro obyvatele menší hluk nebo vyřešení problémů s hlukem, zřízením OHP by byli trvale zbaveni části svých práv na ochranu zdraví a majetku,
- dotčení obyvatelé nyní žijí na území určeném dle platných územních plánů pro bydlení, žádná změna územních plánů není navrhována a umísťovat do takového území stavbu, která znehodnotí podmínky pro bydlení je nepřijatelné,

Zpracovatel nesprávně hodnotí dokumentaci a obhazuje její nedostatky.

h) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.1.1

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- tato část přebírá závěry a stanoviska z dokumentace a z přílohy 1 posudku, kde jsou vlivy na zdraví hodnoceny nesprávně a na základě nedostatečných podkladů, blíže viz příloha 1 vyjádření.

i) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.3.

- zpracovatel nezjistil nedostatečné podklady v hlukových studiích nutné pro posouzení vlivů na zdraví, přestože si na tuto skutečnost zpracovatelka vyhodnocení vlivů v dokumentaci stěžuje a odůvodňuje tím nesprávnost (podhodnocení) jejích výsledků,

Hodnocení podkladů je nesprávné a dále k části Hluk z leteckého provozu:

- vlivem časového prodloužení procesu EIA prakticky splývá stav v době uvedení do provozu se stavem k roku 2020, jejich srovnání ztrácí praktický význam, navíc termín uvedení do provozu předpokládaný v dokumentaci (2012) nelze dodržet, což je zcela zřejmé,
- správné uvedeno, že zhodnocení dopadů hluku by mělo vycházet z porovnání počtu obyvatel vystavených hluku v obou časových horizontech, ke škodě věci však toto při vyhodnocení vlivů na zdraví provedeno nebylo, zpracovatelka toto srovnání označila za zavádějící
- konstatuje se, že hodnocení je ovlivněno nárůstem obyvatel dle schválených územních plánů obcí - proč by se také nemělo stavět, jestliže je to na rozdíl od paralelní dráhy v souladu s ÚPD,

Srovnání stavů v době uvedení do provozu a k roku 2020 je zbytečné, podklady jsou neúplné a hodnotí se a srovnávají nesmyslná časová období a stavy obyvatel.

j) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.9.

Zpracovatel konstatoval velkou aktivitu v rozvoji bydlení v souladu s územními plány, odkazuje na studie o vývoji počtu obyvatel, bohužel podklady o počtu obyvatel nejsou úplné a odhady pro rok 2020 jsou nesprávné. Bohužel z této skutečnosti nevyvodil žádné závěry, přestože se jedná o podklady pro hodnocení vlivů na zdraví. Tvrzení, že se s paralelní dráhou v územních plánech počítá od 70tých let lze úspěšně pochybovat - paralelní dráha není ani v současném územním plánu a plochy pro bydlení jsou v okolí paralelní dráhy bez jakýchkoliv omezení nebo limitů. Zde se jedná přímo o rozpor s územním plánováním, nikoliv o počítání s dráhou jak tvrdí zpracovatel.

k) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část O.II.

Posouzení komplexní charakteristiky vlivů záměru obsahuje zásadní nepravdu a to ve vztahu ke zdraví obyvatel. Zpracovatel tvrdí údajně na základě vyhodnocení vlivů na zdraví v příloze 20 dokumentace, že „nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo". Toto je zjevná nepravda, přijatelnou míru zdravotních rizik vymezují hygienické limity hluku a ty budou s ohledem na dokumentaci záměru překročeny a to i na obytných územích. Na této skutečnosti nemohou nic změnit ani nekomplexní studie vlivů na zdraví, které se problému překročení nebo nepřekročení zdravotních rizik z hlediska platných limitů a únosnosti záměru zcela zjevně vyhýbají.

3) Nesouhlasíme se stanoviskem v části D III

K posouzení použitých metod hodnocení

- k použitým metodám hodnocení se zpracovatel nevyjádřil,
- v případě akustických podkladů se bez vlastního názoru odkázal na hodnocení Eurocontrol a podtrhl jako zásadní sdělení Eurocontrol „předpoklady a výsledky použité k sestavení map linií hluku prezentované ve zprávě EIA mohou být považovány za



spolehlivé pro účely zásadních politických rozhodnutí'. Tento závěr je ve vztahu k procesu EIA irelevantní, protože se v případě procesu EIA a navazujících správních řízení nejedná a nemůže jednat o politická rozhodnutí, natož zásadní. Nyní se posuzuje konkrétní záměr a jeho dopady na okolí, nikoliv o politická rozhodnutí.

Trváme na zásadním nesouladu mezi matematickým modelem a autorizovaným měřením ověřeným skutečným stavem, vyjádření Eurocontrol je vzhledem k jeho obsahu nepodstatné.

K variantám záměru

- zpracovatel nedoložil, že by byla zpracována nějaká varianta záměru, pouze prezentuje úvahy desítky let staré o rozvoji letiště
- žádné varianty umístění, rozsahu provozu, rozložení provozu na dráhách nebyly nikdy provedeny, předkládaný záměr je stále předkládán jako jediné možné řešení,
- žádné varianty, přesuny dopravy ani změny charakteru letiště nebyly hledány ani prověřovány. Jedná se o zjevné nesplnění požadavku MŽP i nevypořádání připomínek k dokumentaci, stanovisko zpracovatele k tomuto ignorování požadavku MŽP chybí.

H) Část posudku V - vypořádání všech obdržných vyjádření k dokumentaci

K vypořádání typických připomínek podáváme následující vyjádření:

1) Stanovení maximální kapacity

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně a úplně z následujících důvodů:

- v dokumentaci není stanovena maximální kapacita,
- v dokumentaci není uvedena cílová kapacita, ale cílová kapacita záměru pro předpokládaný rok 2020, zpracovatel by měl respektovat dokumentaci,
- zpracovatel nemá oprávnění stanovovat maximální kapacitu, počet letadel, ... a přepracovávat dokumentaci, z jeho strany se nejedná o podmínky, ale změny záměru
- pokud by se všechny záměry posuzovaly podle stavu v době uvedení do provozu či doby náběhu výroby jak požaduje oznamovatel se souhlasem zpracovatele, asi by proces EIA ztratil smysl - každý by si vymyslel nějaký neškodný výchozí stav provozu,
- nárůst provozu po roce 2020 není nikde vyloučen, zjevně k němu bude zejména z ekonomických důvodů docházet,

2) Problematika OHP a stanovení limitů území

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně zejména z následujících důvodů:

- zpracovatel není oprávněn přepracovávat dokumentaci záměru a měnit předkládaný záměr, jeho úkolem je posuzovat předložený záměr,
- nebyl vyřešen rozpor mezi snižováním nočního provozu a prodlužováním stávajícího OHP z důvodu nočního hluku,
- úvahy o rozdílu mezi izofonami 2006 a 2020 pouze odvádějí pozornost od podstaty problému,
- zpracovatel naprosto nepochopil podstatu nejistoty měření a její uplatňování při kontrole hluku, protože nejistoty měření jdou v jeho podání a návrhu OHP v neprospěch obyvatel,
- venkovní hluk není v OHP legislativně omezen z hlediska průměrných hladin ani maximálních hladin a to v denní a noční době, vlivem nejistot měření na hranici OHP není v tomto směru pro obyvatele nic jisté,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- ohledné podmínky pro rozšíření OHP na str. 123 lze konstatovat, že požaduje blíže nespecifikovanou optimalizaci provozu, která by se „vešla“ do limitních izofon. Tato optimalizace může vést k přerozdělení provozu mezi dráhy oproti deklarovanému stavu v dokumentaci, ke kterému se vyjadřovala veřejnost.
- Zpracovatel neustále opakuje, že se sníží noční hluk, ale stejně razantně trvá na rozšíření OHP z důvodu nočního hluku. Zjevný rozpor, jedno z tvrzení prostě nemůže být pravda.
- Informace o legislativě, že dle zákona 258/2000 Sb. musí být OHP vyhlášeno v rozsahu limitní izofony, v tomto případě teoreticky a zjevně špatně vypočtené, jsou klamání veřejnosti, přesvědčit se lze přímo v zákoně.

Závěrem lze konstatovat, že pokud byl návrh OHP navržen nesprávně, měla být dokumentace vrácena k přepracování. Typická připomínka nebyla vypořádána.

### 3) Problematika posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví

ad a) typická připomínka nebyla vypořádána, odůvodnění viz příloha,

ad b) typická připomínka nebyla vypořádána, odůvodnění viz příloha,

ad c) nárůst počtu obyvatel s kardiovaskulárními onemocněními

K odhadům počtu různých onemocnění je nutno uvést.

- nejsou hodnocena všechna rizika spojená s nadlimitním hlukem, jde pouze o výběr některých onemocnění,
- celospolečensky přijatelné riziko ohrožení zdraví je stanoveno nařízením vlády 148/2006 Sb., které zahrnuje veškeré faktory a stanovuje přijatelnou míru zátěže, zpracovatel zohledňuje pouze některá rizika a hodnocení není úplné,
- všechna neúplná hodnocení rizik jsou zatížena chybami ve vstupních předpokladech,
- doplnění dokumentace bylo provedeno v rozporu se zákonem, veřejnost se s ním nemohla řádně seznámit,
- neúplnost podkladů je problém oznamovatele, nelze jím omlouvat nedostatečnost vyhodnocení, všechny uváděné nejistoty všeho druhu by se měly odrazit ve zvýšené ochraně obyvatel, nikoliv v „ořezání OHP“ při stejném rozsahu provozu, tvrzení o nadhodnoceném posouzení není opodstatněné vzhledem k neúplnosti hodnocení a neuvažování dalších rizik spojených s omezeným větráním - protihluková okna fungují pouze při úplném vzduchotěsném uzavření, klimatizace není součástí protihlukových opatření a zhoršuje se kvalita vnitřního prostředí a to nejen z důvodů hluku.

ad d) Umístování obytné zástavby do OHP

Umístování staveb pro bydlení, škol a školek do OHP je natolik absurdní, že pokus o negování věty v dokumentaci o tom, že nelze splnit podmínky pro chráněný venkovní prostor staveb a že by se v OHP neměly ani tyto stavby umísťovat, nelze nic než odmítnout. Zvláště podivně to vyznívá v kontextu s několikrát opakovaným konstatováním, že za nepříznivé výsledky vyhodnocení je odpovědný zejména nárůst počtu obyvatel v okolí letiště. Lze dále odkázat na směrnici EU o snižování počtu obyvatel zasažených hlukem, snižování hlukové zátěže a lze si i položit otázku - co děti na zahradách mateřských škol?

Nesouhlasíme s vypořádáním připomínky, proč se tento správný a logický požadavek nelíbí zpracovatelům, není zřejmé.

ad f) Vnášení leteckého hluku do nových oblastí

Nezpochybnujeme platnost fyzikálních zákonů, ale nesouhlasíme s vypořádáním připomínky a nadále spatřujeme rozdíl v tom, jestli letadlo letí ve vodorovné vzdálenosti 1,5 km a více od domu nebo nad hlavou. Že se posunutím dráhy směrem ku Praze dostane hluk i do nových území je dle standardních fyzikálních zákonů zřejmé.

Typická připomínka nebyla vypořádána, účinek hluku v nově zasažených oblastech nebyl dostatečně vyhodnocen (Lysolaje, Sedlec) Typická připomínka nebyla vypořádána.

ad g) Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví

- připomínky nebyly vypořádány, lokality Sedlec, Lysolaje, Řepy nebyly hodnoceny ve variantě 2020-B
- nedostatek podkladů neomlouvá oznamovatele ani zpracovatele,
- chybné doplnění bylo navíc provedeno protizákonné,
- proč posuzovatel navrhuje vyškrtnutí lokalit dotčených záměrem z hodnocení není jasné, ale nesouhlasíme s tím

Typická připomínka nebyla vypořádána.

ad f) Únosnost vlivu hluku na veřejné zdraví

Posouzení únosnosti záměru pro dané území nebo při neznáme kapacitě záměru posouzení maximální únosnosti území pro daný záměr nebylo provedeno v dokumentaci ani v posudku, přestože

- ve stanovisku MŽP k dokumentaci je požadavek „stanovit maximální únosnost území ...ve vazbě na kapacitu záměrd“,
- posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví uvádí cíl „zhodnotit míru únosnosti území“,
- podstatou celého procesu EIA je zjevné právě posouzení, zda předkládaný záměr nepřekračuje únosné zatížení území,

Zásadní vadou dokumentace i posudku je neposouzení únosnosti záměru pro lidské zdraví, které se zpracovatel dokumentace a posudku snaží nahradit pouze procesem hodnocení rizik, pro který nejsou v legislativě stanovena pravidla ani deskriptory. Proces hodnocení rizik může být považován za doplněk hodnocení vlivů na zdraví dle zák. 258/2000 Sb., nikoliv za jeho náhradu a skutečně se jedná o „akademický proces“ který sám zpracovatel degraduje výroky např. „vhodné pro základní výzkum“, „méně vhodné pro potřebu jednoznačných závěrů procesu EIA“, méně pochopitelný pro veřejnost“, Předložený proces hodnocení rizik nevytvořil podklady pro posouzení únosnosti záměru dle zák. 258/2000 Sb. ani nebyl dle tohoto zákona hodnocen. Toto je zcela zjevné z následujícího:

hodnocení vlivů na zdraví nepracuje s deskriptory dle zákona 258/2000 Sb.,

- hodnocení neobsahuje žádný údaj o tom, kolik obyvatel žije a mělo by žít na území zasaženém nad limitním hlukem dle zák. 258/2000 Sb., a v jaké míře budou zasaženi tímto hlukem,

Orgány ochrany zdraví nejsou schopny posoudit záměr dle platných předpisů.

V posouzení vlivů na zdraví se zpracovatel pokouší vytvořit nový ukazatel přijatelné míry zdravotních rizik. Jeho úvahy jsou ovšem z hlediska platné legislativy zcela nezávazné, zatížené nejistotami a chybami včetně neúplnosti zohledněných rizik a nevyplývá z nich ve vztahu k únosnosti území naprosto žádný závěr. Proč nebylo provedeno posouzení dle

platných deskriptorů v nařízení vlády č. 148/2006, které dle slov zpracovatele stanovují pro ČR „celospolečensky dostupné a únosné riziko“ a Jsou stanoveny v souladu s doporučením WHO“ nebylo v rámci posudku objasněno. Zpracovatel tedy dokonce sám konstatuje, že máme stanovenou míru únosného rizika na světové úrovni, ale přesto toto vyhodnocení nebylo provedeno a je uváděno, že nelze provést. Jedná se o závažné pochybení zpracovatele posudku a také nevypořádání připomínek.

Otázku únosnosti záměru na lidské zdraví se zpracovatel pokouší vyřešit zcela nesprávnou interpretací zákona o životním prostředí: „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“. Uvedená tvrzení jsou s ohledem na záměr zcela nesmyslná, přesto pro pořádek uvedeme:

- hluk opravdu není složkou životního prostředí která může být poškozena, ale je to znečišťování životního prostředí v důsledku lidské činnosti, u které se posuzuje přípustná míra, předpokládat na základě dokumentace splnění hygienických požadavků je vzhledem k vyznačení území s nadlimitním hlukem nesprávné, tvrzení, že v okolí letiště nelze ani „hypoteticky“ !? usuzovat na poškození životního prostředí je zjevné nejvíce nesprávné tvrzení v průběhu 5 let trvajících procesu EIA, dovozovat na základě těchto „faktů“ že nebude překročeno únosné zatížení území je rovněž nesprávné, zvláště když tento problém nebyl v dokumentaci a posudku vůbec řešen. Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### ad g) Regulace využití území

Kritika a připomínky směřovaly proti regulaci území, která představuje zásah do vlastnických práv a byla navrhována ve prospěch podnikatelského subjektu a bez náhrady. Zpracovatel namísto obhájení požadavku, z hlediska územního plánování legitimního, všechny návrhy na regulaci území vypustil a pak si v jiných částech posudku stěžuje na neustálý rozvoj území. Soulad záměru s územními plány je v posudku ignorován v plné míře. Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### ad h) Území nevhodná pro bydlení, pro školní a zdravotní účely

Tato území nejsou vyznačena v dokumentaci ani v posudku, připomínka nebyla vypořádána,  
ad i) Závěr k posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví

Tvrzení zpracovatele o dostatečné kvalitě posouzení neodpovídá skutečnosti, o čemž svědčí protiprávní doplňování posouzení i přetrvávající chyby v dokumentaci a nyní i v posudku. Podklady pro orgány státní správy jsou nedostatečné, protože nebylo provedeno posouzení dle zák. 258/2000 Sb., které je pro tyto orgány zcela jednoznačné závazné, což vyplývá i z tvrzení zpracovatele, že hodnocení má akademický charakter. Zcela souhlasíme s tvrzením, že využitelnost pro laickou veřejnost je malá a doplňujeme, že se to v plné míře vztahuje i na státní orgány.

#### 4) Prověření dalších variant

Žádné varianty uspořádání drah ani varianty provozu na drahách, které by umožnily minimalizaci dopadů na okolí nebyly po dobu 5 let procesu EIA hledány, posuzovány, stejně jako nebyly hledány v rámci stávající ani navrhované územně plánovací dokumentace. Nebyl splněn požadavek MŽP a veřejnosti, typická připomínka nebyla vypořádána.

#### 5) Problematika překročení hlukových limitů

Vypořádání obsahuje citaci zákona, ale neřeší podstatu problému - zbavení obyvatel práva na ochranu zdraví a majetku. Zpracovatel pro tento zásah do lidských práv nemá naprosto žádnou oporu v územních plánech, není řádné odůvodněn, nejsou uvedeny podmínky vyvlastnění části práv, kompenzace majetkové a zdravotní újmy, ... Zpracovatel opominul, že lidé nechtějí stavět na letištní ploše, ale naopak letiště zamýšlí způsobit hluk v oblastech určených pro bydlení. Postup je zcela v rozporu s principy stavebního zákona a územního plánování. Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### 6) Soulad s územně plánovací dokumentací (ÚPD)

Vypořádání typické připomínky není věcně správné a to z následujících důvodů:

- uvažovaný záměr nelze umístit na stávající plochu letiště DL v platném územním plánu, lze odkázat na navrhovanou změnu Z939, zjevné nepravdivé tvrzení zpracovatele,
- dokumentace obsahuje vyjádření místně příslušných stavebních úřadů z roku 2009, které je jednak neaktuální a také nesprávné, na nesprávnost vyjádření byli příslušné úřady i MŽP upozorněny,
- v důsledku vlekoucího procesu EIA jsou uvedena vyjádření po dvou letech překonaná, Zásady územního rozvoje Prahy letiště Praha Ruzyně neobsahují, změna Z939 nebyla a nemůže být v současné době schválena,
- letiště svým plánovaným provozem zasahuje do území vyznačených jako obytná a došlo by k překračování hlukových limitů, dopravní stavby takového rozsahu s negativním dopadem na okolí nelze umístit do území obytných,
- nesouhlasíme s tvrzením, že záměr který je spojen s částečným vyvlastněním práv na ochranu zdraví, životního prostředí a majetku lze projednávat jako podklad pro územní řízení či opatření obecné povahy bez souladu s ÚPD

Typická připomínka nebyla vypořádána, zpracovatel neověřil aktuální stav v území, nesprávnosti vznikly i v souvislosti s nedodržením zákonných lhůt pro zpracování posudku.

#### 7) Plnění ekologických limitů

Postup podle zákona při zřizování OHP neznámá, že lidé uvnitř OHP nebudou vystaveni nadlimitním hodnotám hluku a že tento stav je třeba řešit. Posouzení dle zákonných limitů nebylo provedeno.

#### 8) Doporučení WHO

Argumentace s novými a starými letišti je zcela zavádějící, protože lidé a jejich zdraví jsou stále stejní a pro oba případy doporučení WHO z hlediska ochrany zdraví platí. Pokud se zásadním způsobem rozšiřuje letišti v Ruzyni, tak to evidentně neznámá, že doporučení neplatí a pokud je nelze dodržet, tak je zjevně ohroženo zdraví obyvatel. Typická připomínka nebyla vypořádána

#### 9) Vyhlášení OHP

Dokumentace i posudek předkládají veřejnosti nesprávné informace:

- v dokumentaci nepravdivé tvrzení o shodě,
- v posudku nepravdivé tvrzení o požadavku orgánu ochrany zdraví na OHP v rozsahu limitních izofon, (požadavek orgánu není doložen, ve stanovisku MZ pouze požadavek na objasnění rozsahu OHP nikoliv na přepracování, přepracování dokumentace provedeno v rozporu se zákonem)

- odkazy na striktní požadavky zákona jsou zjevně nepřesné a matou veřejnost, Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### 10) Počty obyvatel

Přes upozornění veřejnosti a požadavek MŽP počty obyvatel nebyly prověřeny, ve variantě 2020-B jsou počty neúplné, odhady nesprávné. Nejedná se o neshody s jinými prognózami, ale o skutečnost, že MČ Praha - Lysolaje do prognózy demografického vývoje nebyla vůbec zahrnuta, což je jednoznačný fakt. Z MČ Praha - Lysolaje chybí údaje o počtu obyvatel za rok 2006, vysvětlení jakým způsobem posuzovatel provedl odhad zasažených obyvatel Lysolaj v roce 2020 a z jakých dat přitom vycházel. Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### 11) Vyhodnocení kumulativních jevů

Toto vyhodnocení nebylo provedeno a zpracovatel tento fakt ani nezakrývá, typická připomínka nebyla vypořádána.

#### 12) Hodnota nemovitostí

Zpracovatel neřeší připomínku, pouze odkazuje na dokument, který byl předmětem připomínek a nehodnotí správnost nebo nesprávnost hodnocení. Odpověď na otázku, zda dům u dálnice nebo pod letištní drahou má stejnou hodnotu jako dům v klidné lokalitě, je zřejmá i bez studie. Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### 13) Limity hluku a znečišťování životního prostředí

Obhajoba tvrzení, že limity hluku nejsou stanoveny jako limity znečištění životního prostředí, je nepřijatelná. Argumenty které zpracovatel uvádí, jsou směsicí citací zákona a polopравdivých tvrzení, z kterých je vyvozen potřebný závěr - vyhnout se posuzování únosnosti záměru na životní prostředí, v tomto případě „za každou cenu“. Zjevné nepravdy jsou následující:

- životního prostředí nejsou jen složky ovzduší, ... a energie, ale zákon říká jasně - je to vše, co vytváří přirozené podmínky existence organismů včetně člověka,
- vytváření hluku provozem letadel by nemělo být znečištěním životního prostředí - zákon uvádí, že poškozování životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy,

Máme tedy lidskou činnost, znečišťuje životní prostředí, máme i zvláštní předpis, máme také míru stanovenou nařízením vlády a přesto zpracovatel tvrdí, že MŽP nepřísluší posuzovat vliv hluku na životní prostředí z hlediska únosnosti a že překročení limitů hluku neznamená překračování únosného zatížení. Posouzení únosnosti záměru z hlediska zdraví by mělo být úplně samozřejmé i při neexistenci všech zákonů, argumentaci zpracovatele nerozumíme, typická připomínka však v každém případě nebyla vypořádána.

#### I) Doplnění dokumentace záměru

Dokumentace záměru byla předložena 4.1.2010 a byly k ní uplatněny zcela zásadní připomínky ze strany dotčených orgánů i veřejnosti, které zpochybnily správnost a úplnost vyhodnocení vlivů záměru na zdraví obyvatel. Jednou z připomínek bylo i stanovisko Ministerstva zdravotnictví ze dne 15.2.2010, viz výše. Rozsah nedostatků a chyb v doplněné dokumentaci projednávané v roce 2010 byl i pro zpracovatele posudku zjevně takový, že nebyly řešitelné bez doplnění dokumentace, což je postup jasně definovaný v zákoně č. 100/2001 Sb. - dokumentace se v zákonem stanovené lhůtě vrátí oznamovateli a opět předloží veřejnosti k připomínkování. Zpracovatel posudku dokumentaci tak jak mu ukládá zákon nejen nevrátil, ale sám přistoupil k protizákonnému doplnění a přepracování dokumentace v

rámci posudku. Doplnění dokumentace je zjevné, jedná se zejména o přílohy posudku č. 5 a 6, deklarované jako „přílohy v samostatných svazcích“.

Zákonem stanovený postup byl ze strany zpracovatele posudku i dokumentace zcela jednoznačně porušen, v rámci předkládaného posudku došlo k přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel, jedné z naprosto zásadních věcí pro rozhodování o záměru.

Zpracovatel posudku v rozporu se zákonem doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru, přestože tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje. Zpracovatel posudku posuzoval dokumentaci doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.

#### J) Porušení termínů procesu EIA

V rámci procesu EIA nebyly splněny zákonné termíny, např. termín pro zpracování posudku byl překročen o cca 350 dnů.

#### K) Nevymezení záměru v územně plánovací dokumentaci

Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy ani v Zásadách územního rozvoje Prahy a je v rozporu s platným územním plánem VÚC Pražského regionu, údaje v dokumentaci jsou nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k záměru.

#### L) Posouzení návrhu ochranného hlukového pásma

Zcela nezákonný je postup zpracovatele při posuzování navrhovaného ochranného hlukového pásma (OHP), protože zpracovatel v rámci posudku zcela přepracoval návrh OHP - proti předané dokumentaci stanovuje jiný rozsah a nové podmínky OHP. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí přepracování dokumentace výslovně zakazuje. Tímto dochází ke zrnění rozsahu dotčených obcí a území, snižuje se ochrana obyvatel před leteckým hlukem a důsledkem by byla maximální koncentrace provozu do úzkého pruhu území.

#### M) Nepřehlednost výstupů procesu EIA

Důsledkem nezákonného postupu a nesprávného posudku je, že z procesu EIA nelze zjistit, komu a v jakém rozsahu hrozí omezení ochrany zdraví a dotčení vlastnických práv zřízením OHP.

#### N) Dodatečné vypořádání připomínek v posudku za oznamovatele

Zpracovatel posudku vypořádává v posudku vyjádření k dokumentaci z roku 2007, která měla být vypořádána v souladu s požadavkem MŽP již v doplněné dokumentaci z roku 2009. Místo vrácení dokumentace k doplnění v souladu se zákonem EIA zpracovatel po třech letech napravuje nedostatky doplněné dokumentace.

Z výše uvedených důvodů nesouhlasíme s hodnocením v části VI posudku, závěry byly učiněny na základě vadné dokumentace, nesprávných vstupních údajů a za cenu porušení zákona EIA. Dokumentace, posudek a navržené stanovisko k záměru "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha- Ruzyně" jsou nesprávné a protizákonné, požadujeme přepracování navrhovaného stanoviska následné vydání nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru.

#### O) Pochybení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví

Příloha 5 posudku Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví 20/Ing. DP/2009 „PARALELNÍ RWY 06R/24L-PRAHA RUZYŇĚ" (dále jen příloha 5) představuje nezákonný pokus o doplnění dokumentace a nemělo by k ní být přihlíženo v rámci posudku ani při veřejném projednání posudku. Přesto pro úplnost uvádíme a zdůrazňujeme, že ani

příloha 5 neodstraňuje trvalé nedostatky v hodnocení vlivů na zdraví obyvatel. Jedná se zejména o následující problémy v hodnocení vlivů na zdraví obyvatel:

1. Neznalost rozsahu záměru, jeho okolí i vývoji území

a) nedostatečné podklady o území

- zpracovatelka vyhodnocení vlivů na zdraví (dále jen zpracovatelka) nadále pracuje s údaji z roku 2006, přičemž v území probíhá rozsáhlá výstavba a tím dochází ke zvýšení počtu obyvatel. Počty osob z roku 2006 jsou zcela zastaralé a neaktuální, pro posouzení vlivu záměru již nevhodné a překonané
- MŽP bylo již v minulých letech upozorněno na problematiku neaktuálnosti posuzovaných dat, která byla způsobena protahováním procesu EIA. V roce 2011 zpracovaný posudek vycházející ze stavů v roce 2006 posuzuje stav zcela odlišný od aktuálního stavu území v okolí letiště. V roce 2005 MŽP požadovalo aktualizaci proti stavu v oznámení k roku 2006, nyní po téměř 6 letech od oznámení záměru se stal stav z roku 2006 již také zcela neaktuální
- rozvoj letiště a jeho vlivy na využití území v jeho okolí (funkce pro bydlení, školy, univerzity, ústavy AV, zdravotní zařízení, ..) není vymezen v územně plánovací dokumentaci. V okolí letiště se v souladu s územními plány nadále staví především obytná zástavba či rozšiřují školské areály. K výstavbě dochází i ve stávajícím ochranném hlukovém pásmu (OHP). V územních plánech Prahy a ani Středočeského kraje není pro území kolem letiště zasaženém leteckým hlukem zaneseno a ani navrhováno omezení výstavby tak, aby cíleně docházelo ke snižování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem, počet obyvatel nadále trvale narůstá,
- V dokumentaci nebyl proveden demografický průzkum vývoje obyvatelstva MČ Praha - Lysolaje k roku 2006, což zkresluje počet zasažených obyvatel a jejich nárůst v jednotlivých letech.

Uvádíme reálný vývoj počtu obyvatel Městské části Praha - Lysolaje:

MČ Praha - Lysolaje

2006 1 054 obyvatel

2010 1 402 obyvatel

Což je nárůst o 33% během 4 let a je zde předpoklad, že ten trend bude nadále pokračovat

- zpracovatel posudku a ani dokumentace nevymezují a neomezují rozvoj a kapacitu letiště po roce 2020, rozšíření letiště o paralelní dráhu není zaneseno v Zásadách územního rozvoje a v Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy, přičemž se jedná o dlouhodobý záměr na 50 a více let s potenciálem navýšení na 400 000 a více pohybů za rok, který se posuzuje v podstatě pouze k době uvedení záměru do provozu. Jedná se o zjevné porušení principů posuzování vlivů na životní prostředí, ze zákona 100/2001 Sb. (EIA) vyplývá, že záměry se posuzují při výstavbě, provozu i jejich odstraňování, Vládou ČR, Středočeským krajem ani Hlavním městem Prahou nejsou jakkoliv upřesněny požadavky na kapacitu letiště, které by po řádném projednání v rámci Zásad územního rozvoje a Územního plánu Prahy odůvodnily zásah do práv na ochranu zdraví a do vlastnických práv obyvatel v okolí letiště.

b) Nedostatečné a zmatečné vymezení záměru v dokumentaci:

- zpracovatel posudku k záměru a dokumentace v rozporu s právními předpisy upouští od jakékoliv regulace činností v OHP, nepožaduje omezení využívání území tak, aby



docházelo ke snižování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem tzn. nestavět byty, rod. domy, školy, zdravotnická zařízení,

- zpracovatel posudku a dokumentace připouští zvyšování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem v rámci celého navrhovaného OHP bez ohledu na zdravotní rizika a přesouvá odpovědnost na hygienické orgány,
- jednoznačný požadavek MŽP na stanovení maximální kapacity záměru nebyl v dokumentaci opět splněn. Na této skutečnosti nemůže nic změnit ani slovní ekvilibristika v posudku - nadále se posuzuje jakýsi cílový stav provozu k roku 2020, tedy v podstatě zase nejmenší možný provoz pár měsíců po zprovoznění nové dráhy. Letiště s dvěma paralelními drahami a jednou příčnou se zajisté nebuduje na stav provozu k roku 2020 (ekonomický nesmysl), jedná se o dlouhodobý záměr s neomezeným provozem na desítky let,
- zpracovatelka zjevně neměla ani v dubnu 2010 k dispozici změnu návrhu OHP, kterou výslovně navrhuje až posudek a návrh stanoviska a která ve své podstatě znamená jednoznačně nižší ochranu obyvatel před leteckým hlukem oproti návrhu letiště v dokumentaci (!?). Zpracovatelka vlivu hluku na zdraví tedy posuzovala jiný stav záměru, než na který je zpracován posudek.,
- obyvatelé a obce v okolí letiště jsou 5 let informováni o návrhu OHP, který byl náhle posudkem změněn, bez projednání s veřejností a s obcemi, změna návrhu vymezení OHP v rámci posudku je nepřijatelná a mate veřejnost, nový "návrh vymezení OHP" není v posudku ani vyznačen,
- nadále přetrvává nedostatek podkladů z hlukových studií o nižších hladinách hluku, zpracovatelka tak nemá k dispozici úplné podklady pro hodnocení vlivů na zdraví.

Shrnutí:

V dokumentaci nejsou správné počty obyvatel v okolí letiště, není zřejmý návrh OHP, není zřejmý počet letů, není zřejmá únosnost území, záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací (ÚPD). Zpracovatelka v podstatě nemá co posuzovat a vytvářet za této situace ryze teoretické závěry o vlivu na zdraví je u tohoto dlouhodobého záměru nepřijatelné.

## 2. Nesoulad s ÚPD

Zpracovatelka posuzuje území zasažené nadlimitním hlukem, které je zjevně zatíženo jiným rozsahem a rozložením provozu na dráhách, než který je vymezen izofonou 60 dB ve schválené závazné části ÚP VÚC Pražského regionu, část "hlavní výkres" a též výkres "Doprava". Izofony neodpovídají rozložení a rozsahu provozu v dokumentaci záměru a to v noční ani denní době. V případě nové dráhy je nesoulad hlukové zátěže zcela zjevný. Dokumentace a platný ÚP VÚC vymezují co do rozsahu a organizace provozu dva zcela rozdílné záměry.

## 3. Zpracovatelka nehodnotí OHP z hlediska ochrany obyvatel

### a) nepřijatelné snížení ochrany zdraví obyvatel

Posudek v rozporu se zákonem přepracovává dokumentaci záměru a mění navrhovaný rozsah Ochranného hlukového pásma (OHP), viz str. 63 posudku s jednoznačným textem zpracovatele. Posudek mění návrh z dokumentace a zmenšuje OHP výhradně na plochu ohraničenou vypočtenými teoretickými limitními izofonami, které jsou v rozporu se skutečným a měřením potvrzeným stavem.

Tato skutečnost zcela jednoznačně znamená snížení ochrany obyvatel před hlukem, protože provozovatel ani hygienické stanice nejsou schopni garantovat nepřekročení limitní hladiny

hluku za hranicí OHP. Při stanovené nepřesnosti měření leteckého hluku +/- 3 dB nelze vyloučit překročení hluku za hranicí OHP a to až ve vzdálenosti řádově km od hranice OHP. Ve smyslu dopisu Ministerstva zdravotnictví ze dne 23. 7. 2007 č.j. 32.0-21.6.2007/23679, kde je jednoznačně v otázkách vydávání stanovisek KHS uvedeno, že nejistota měření musí jít i na základě jednání v této věci dne 9.2.2007 na Min. zdravotnictví k tíži žadatele (viz příloha s kopií dopisu Veřejnému ochránci práv), je takto vymezené OHP zcela nepřípustné, nejistoty měření jdou k tíži obyvatel.

Z hlediska ochrany zdraví je ponechán návrh OHP, ať již původní nebo přepracovaný, ze strany zpracovatelky zcela bez povšimnutí, přestože právě rozsah a podmínky OHP jsou z hlediska zdraví obyvatel zcela zásadní a přepracovaný zcela nesmyslný návrh OHP jde proti zájmům obyvatel. Aby bylo možné garantovat hluk mimo OHP pod 50 dB, musela by být závazně uplatněna jedna z následujících možností:

- stanoveno, že při kontrole dodržení hlukových limitů při měření hluku na hranici OHP nelze nepřekročit hladinu hluku 47 dB v noci resp. 57 dB ve dne
- rozšířit OHP minimálně na izofonu 47 dB v noci resp 57 dB ve dne a měření provádět na izofoně 50 resp. 60 dB.

Ani tato úprava návrhu OHP však nezohledňuje maximální hladiny hluku v noci mimo OHP a jejich negativní vliv na spánek obyvatel a to i mimo OHP.

b) Nejistoty výpočtu, měření i metodiky jdou v neprospěch zdraví obyvatel

Pochybnosti a nejistoty zpracovatele, nedostatečné podklady, neúplná metodika, včetně nejistoty měření hluku jdou v neprospěch ochrany zdraví, veškerá rizika matematických modelů, odhadů, ... jdou zmenšením OHP v neprospěch obyvatel. Zmenšení OHP při stejných parametrech provozu bylo provedeno v příčném směru, délka OHP rozhodující pro rozsah provozu zůstala v podstatě zachována. Zpracovatelka zcela ignorovala fakt, že při tomto návrhu OHP, stávající legislativě a způsobech měření hluku dává návrh provozovateli k dispozici dvojnásobnou kapacitu dráhového systému proti posuzovanému stavu. Nejistota měření +/-3db představuje, převedeno na počet letů, dvojnásobek vypočteného množství pohybů, tedy astronomické číslo 550 000 pohybů za rok, aniž by provozovatel porušil hygienické limity hluku. Porušení limitů by bylo zjištěno až při naměření hladin hluku 53,01 dB resp 63,01 dB ve dne na hranici OHP .

#### 4. Nepřezkoumatelnost dokumentace

Z dokumentace není zřejmé, která část platí, která byla přepracována a která nahrazena, co je doplnění a co všechno vlastně platí. Připomínáme, že přepracování a doplnění je v rámci posudku zákonem zakázáno stejné jako účast zpracovatele dokumentace na zpracování posudku.

#### 5. Skoková zátěž území

Zpracovatelka zcela opominula další podstatnou skutečnost - na části území MČ Praha - Lysolaje i dalších obcí se bude jednat o skokové, jednorázové zatížení území nadlimitním hlukem z provozu v rozsahu 150 000 pohybů za rok, což může přivodit řadu velmi závažných potíží. V území se najednou objeví celoroční hluková zátěž, která již nikdy nepřestane - důsledky a zátěž pro lidský organismus jsou evidentně velmi nepříjemné.

#### 6. Opominutí a podcenění maximálních hladin hluku

Zpracovatel vcelku konzistentně mlčí o maximálních hladinách hluku a neustále bagatelizuje úroveň hladin pod Ln, Laeq do 50 dB, přestože i tyto hladiny hluku pro obyvatele znamenají , že v noci v tomto území přeletí kolem 25 letadel o maximálních hladinách 70 - 80 dB a

jednorázový hluk ve vnitřních prostorách staveb tedy v noci i při zavřených „protihlukových“ oknech dosahuje hodnot kolem 40 dB. Maximální hladiny hluku v noci jsou evidentně nejvíce rušivý a zdraví škodlivý prvek leteckého provozu, přesto nejsou v rámci dokumentace a posudku řešeny. Maximální hladiny hluku jsou deskriptor doporučený směrnicí EU právě pro hodnocení nočního hluku. Nebyly však zcela zjevné brány v potaz ani při přepracování návrhu OHP zpracovatelem posudku, protože jeho návrh při stejné intenzitě provozu jednoznačně snižuje ochranu obyvatel v okolí letiště a to i před maximálními hladinami hluku.

#### 7. Nedostatečné, nepřesné a nesprávné hodnocení nočního hluku

Vliv nočního hluku je v rámci celého vyhodnocení vlivů na zdraví zcela nesprávně analyzován, modelován i hodnocen. Snadno doložitelná fakta jsou následující:

- noční provoz na letišti se má dle všech informací v dokumentaci snižovat - má se omezit počet nočních letů o 30 % na 40 za noc, předpokládají se tišší letadla,
- stávající OHP končí před zástavbou Suchdola a limity hluku za hranicí OHP nebyly překročeny ani při 49 - 57 pohybech za noc v letech 2006- 2010. Toto potvrzují autorizovaná měření hluku letiště, autorizovaná měření hygienických stanic i 2 zprávy o hlukové situaci na letišti Praha-Ruzyně v letech 2006-2009 dle zák. o civilním letectví.
- rozšiřovat současné OHP nebylo nutné ani při 57 nočních pohybech na letišti a hlučnějších letadlech,
- legislativa je z hlediska výše limitů stále stejná,
- stejná zůstává stará dráha RWY 06L/24R i její osa,

Přesto se v dokumentaci a nyní i v posudku nadále navrhuje prodloužit OHP v ose staré dráhy o více než 2 km až k Vltavě a to právě z důvodu nočního hluku. Navíc nejnověji zpracovatelce vyšlo, že při stejné metodice hodnocení, stejném počtu obyvatel v daném území, stejné zastavenosti, sníženém počtu nočních letů a při provozu tišších letadel bude počet obyvatel zasažených nočním hlukem vyšší než v roce 2006. Přes výše uvedené zjevné zásadní nesrovnalosti mezi teoretickým hlukovým modelem, návrhem OHP, teoriemi o počtu osob a reálným ověřeným stavem, nebyl tento "hlukový paradox" vysvětlen ani odstraněn.

#### 8. Vznik OHP v minulosti

Stávající OHP bylo navrženo na základě materiálů zpracovaných stejnou odbornou firmou na hluk na letecký hluk jako současný návrh v dokumentaci. V době přípravy a vyhlášení OHP před 12 lety hlukové modely počítaly s mnohem nižším provozem, s jinými podmínkami nočního provozu (pravidlo 3+3 pohyby za noční hodinu), navíc ještě v podmínkách o 5 dB vyšších hlukových limitů. Tehdy navržené OHP ale platí dodnes a:

- prokazatelně bez problémů vyhovuje pro noční provoz i při 57 pohybech za noc,
- prokazatelně a s rezervou vyhovuje i pro denní provoz 160 000 pohybů za rok,
- přestože i v době vyhlášení OHP platil zákon 100/2001 Sb., žádná EIA neproběhla, stejně jako neproběhla ani při postupném navyšování provozu v minulých letech,
- přestože se provoz na letišti zvýšil za posledních 10 let ze 100 000 na 175 000 pohybů za rok, OHP z roku 1999 stále vyhovuje a to i při přísnějších hlukových limitech (snížení limitu o 5 dB znamená pro provozovatele možnost méně než polovičního provozu!)
- zejména denní provoz by z hlediska rozsahu současného OHP mohl být i dvojnásobný, aniž by provozovatel narazil na prokazatelné překročení limitů hluku mimo OHP,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- přes zvýšení provozu na 175% původního stavu nikoho nenapadlo ani nenutilo (při platnosti stejného zákona o posuzování vlivů na životní prostředí) posuzovat nárůst provozu na letišti Praha- Ruzyně procesem EIA.

V roce 1999 bylo evidentně rovněž navrženo předimenzované OHP neodpovídající tehdy posuzovanému provozu a nyní je opět navrhováno OHP na kapacitu, která neodpovídá deklarovanému provozu, která může být násobně vyšší než stav udávaný v dokumentaci jako cílový stav k roku 2020. Zpracovatel posudku se od provozu po roce 2020 distancuje a uvádí:

a) při navýšení provozu bude nová EIA

- zákon ale formuluje tuto povinnost velmi volně, neupravuje ani podmínky pro vznik této povinnosti, v minulosti to bylo provozovatelem zcela ignorováno, viz výše,
- jestliže bude vše v souladu se zákonem v důsledku rozsáhlého návrhu OHP, nebude důvod pro novou EIA,
- posudek žádnou povinnost provést EIA zaručit, slíbit ani uložit nemůže,

b) cílová kapacita k roku 2020 je maximální kapacita

- posudek nemůže měnit nebo předefinovávat dokumentaci, zejména nemůže posuzovatel dle potřeby upravovat předmět posuzování,
- tato "kapacita" je i dle posudku maximální pouze pro proces EIA a jen k roku 2020, další roky předkládaná EIA výslovně neřeší,
- maximální nebo požadovaná kapacita letiště není nikde stanovena,

Nové posouzení EIA, jak uvádí zpracovatel posudku (str. 121) nemusí již být nikdy provedeno, protože zejména při neskokovém nárůstu provozu a velkém OHP tato povinnost provozovateli ani nevznikne. Jedná se o opakování stejného scénáře jako v roce 1999, jehož hlavním záměrem je nyní vytvořit rozsáhlé OHP.

## 9. Hodnocení "variant"

Úvodem je nutno uvést na pravou míru název "varianta" užívaný ve vyhodnocení v příloze 5 posudku - Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví. Zcela jednoznačně se nejedná o variantu záměru, který je předkládán a hodnocen jako invariantní, ale o pouhé vytvoření druhého, zcela nereálného stavu počtu obyvatel předmětného území v roce 2020. Manipulace s pojmem varianta je velmi zavádějící pro veřejnost, protože ve vyhodnocení v příloze 5 se nejedná o hodnocení, výběr či doporučení nějaké varianty, ale o posouzení vlivů na zdraví obyvatel po realizaci předkládaného invariantního záměru a srovnání se současným stavem území.

Dále k posuzování "variant":

- posuzovány jsou různé stavy území a provozu, přičemž stav z roku 2006 již není aktuální a pravdivě nevypovídá o současném stavu území (rozvoj bydlení 2006 - 2009),
- nemá žádný význam zkoumat vliv záměru v roce 2020 na stejný počet obyvatel, jaký byl v roce 2006, protože takový stav nikdy nenastane. Vypovídací hodnota srovnání je v případě, kdy nejsou varianty záměru ani provozu a nehledá se optimální řešení, prakticky nulová,
- vytváření teoretických stavů území, které prostě nemohou nikdy nastat je zbytečné a jejich použití pro hodnocení vlivů záměru na zdraví z hlediska počtu osob zasažených hlukem je zcela nesmyslné.

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- variantu s nárůstem obyvatel k roku 2020-B, v dokumentaci zcela zjevně podhodnoceným, dokonce nepovažuje zpracovatelka ani za nutnou doplňovat, protože "se ukázala v průběhu zpracování značně zkreslující a bez výpovědní hodnoty". Bez komentáře.
- není chybou veřejnosti ani úřadů, že oznamovatel protahuje proces EIA a není schopen předložit řádnou a aktuální dokumentaci a pořídit si podklady - vymlouvat se na nedostatek podkladů je po 6ti letech přípravy dokumentace nepřijatelné,
- opakovaně se projevuje skutečnost, že bez vymezení záměru v územní plánovací dokumentaci (ÚPD) nelze reálně posoudit záměr na stupni EIA, protože pro to prostě nejsou podklady. Zpracovatelka evidentně neví, jaký záměr má posuzovat a jaký rozvoj území je předpokládán v okolí letiště. Místo toho se utápí v teoretických úvahách typu - jestliže by byl počet obyvatel z roku 2006 (již dávno překonaný) stejný i v roce 2020, tak ...

Vyhodnocení v příloze 5 je nesmyslně založeno zejména na podivném srovnávání obyvatel zasažených hlukem v roce 2006 (stavu 5 let starého) se stavem, který nemůže nikdy nastat (2020-A). Srovnání se stavem počítajícím s reálným nárůstem obyvatel v roce 2020 (2020-B), tedy zjevně a jednoznačně potřebné a naprosto základní srovnání, nemohla totiž zpracovatelka provést, protože po 6 letech přípravy dokumentace jsou údaje z několika lokalit nepřesné a z některých lokalit zcela chybí. V Lysolajích schází údaj o počtu obyvatel v roce 2006 a následný demografický vývoj k roku 2020.

Uvádíme reálný vývoj počtu obyvatel Městské části Praha - Lysolaje:

2006 1 054 obyvatel

2010 1 402 obyvatel

Hodnocení vlivu na obyvatelstvo v roce 2020 je vzhledem k fatálním chybám a použitým "předpokladům" neúplné a nepoužitelné pro rozhodování o zdraví obyvatel.

10. Závěr přílohy 5 posudku „PARALELNÍ RWY 06R/24L-PRAHA RUZYŇĚ"- Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, 20 /Ing. DP/2009

K jednotlivým bodům závěru přílohy 5 posudku:

ad 2) závěry jsou nepřesné a zavádějící:

- odhadovat stav v jednotlivých lokalitách Suchdola je bez znalosti závazných příletových a odletových tratí velmi problematické, zejména v případě startů jsou trasy nevypočitatelné a v posudku je dokonce uvedeno, že se počet startů nad Suchdolem má proti současnému stavu zvýšit, (odůvodňuje se tím rozsáhlost OHP, proč by tomu tak ale mělo být se již neuvádí)
- zátěž jižně od letiště se sníží z minimální na ještě menší za cenu koncentrace provozu do jednoho obydleného území - jižně od letiště vadí v obydleném území cca 7% celkového provozu, na východ a západ od letiště nevadí 47 % provozu,

ad 3) Zpracovatel konstatuje, že se mírně sníží zátěž území nočním hlukem. Jedná se o zjevnou nepravdu či záhadu, z dokumentace i z posudku jednoznačně vyplývá předpoklad zvýšení nejvýše rušivého nočního hluku v této oblasti a právě z tohoto důvodu se zde zásadním způsobem prodlužuje OHP, noční izofona 50 dB je prodloužena na stávající dráze o 2 km až k Vltavě. Není ani pravda, že počet nočních letů bude na hlavní dráze 06L/24R omezen na max. 40 pohybů, dokumentace uvádí 40 letů v charakteristickém dni (půlroční průměr), posudek sice uvádí max. za noc 40 letů, ale pouze plánovaných (sloty), skutečnost

tedy může být opět jiná. Potvrzuje to paralelní požadavek v posudku na dodržení tzv "hlukové kvóty" odvozené právě od hranice rozšířeného OHP.

ad 4) Tvrzení, že hluková zátěž území Suchdola zůstane přibližně zachována je zjevně nepravdivé.

Pokud by toto platilo, postačovala by zcela jednoznačně současná délka OHP, která vyhověla i při 57 nočních letech v roce 2008. V dokumentaci i v posudku se ale v rozporu s výše uvedeným tvrzením OHP a limitní izofona prodlužují na stávající dráze o 2 km až k Vltavě. Noční hluk je naopak jediným důvodem rozšíření území s nadlimitním hlukem a důvodem prodloužení OHP v tomto území. Plocha s nadlimitním nočním hlukem se zvětšuje, počet obyvatel zasažených nočním hlukem ale dle zpracovatelky klesá. Toto konstatování poklesu osob exponovaných hlukem o 1 479 (v příloze 5 posudku na str. 52 ) je zakončeno výmluvným otazníkem. Žádnou rozumnou odpověď na tento otazník bohužel nemáme.

ad 7) Po 6 letech přípravy dokumentace EIA nemá zpracovatelka podklady o území ohraničeném izofonami 40 - 50 dB důležitými z hlediska rušení spánku a touto skutečností obhájuje podhodnocení údajů o počtu osob rušených ve spánku. Uváděný důvod, proč nejsou k dispozici podklady, je zjevně účelový a neobhajtelný. Zpracovatel tvrdí, že hluk z letecké dopravy bude přemaskován hlukem pozadí, který je vyšší než  $L_{aeq} = 40-45$  dB z letecké dopravy. Pokud by si zpracovatel uvědomil, že v noci bude venkovní hluk za oknem dosahovat 20 - 30 x za noc hodnoty 70 - 80 dB, teorie o pozadí by rázem vzala za své. Veřejnost je trvale matena uváděním údajů o průměrných hladinách hluku za 8 hodin, zde v souvislosti s hlukovým pozadím.

Přemaskovat hlukem z pozadí noční průlet letadla se zatím na Suchdole, v Horoměřicích, na Bílé Hoře, v Jenči, Kněževsi, Přední Kopanině ani v rámci EU zatím nikomu nepodařilo - lze ověřit v terénu i bez přístrojů. Zpracovatel v otázce rušení, obtěžování i zdravotních rizik pomíjí vliv maximálních hladin hluku (doporučený deskriptor dle směrnice EU právě pro noční hluk), které se zcela jasně zásadně projevují ve vnitřních chráněných prostorech budov i při průměrných hladinách 40 - 45 dB. Ořezání OHP v posudku při stejném rozsahu provozu je projevem naprosté neznalosti působení zejména nočního hluku na zdraví obyvatel. Doporučujeme zažít v ložnici dvacetkrát až třicetkrát za noc po dobu několika let jednorázový letecký hluk o max. hladině kolem 40 dB při zavřených oknech a následně teprve potom zvažovat rozsah nočního provozu v obydleném území.

Zpracovatelka uvádí, že zcela nevhodná je lokalita Na Padesátníku, kde prý dosahují max. hodnoty hluku až 80 dB. Bohužel se zpracovatel neobtěžoval zjištěním max. hodnot dle autorizovaných měření letiště např. na Starém Suchdole - i zde se totiž max. hodnoty blíží 80 dB a někdy jsou i překročeny, v Horoměřicích je situace ještě horší.

Závěr zpracovatelky neodpovídá hlukovým studiím, které jednoznačně vymezují podstatně větší území zasažené nadlimitním hlukem, navíc vychází z nesprávných údajů o obyvatelích. Tento zcela zásadní rozpor u hodnocení nejvíce nebezpečného nočního hluku se táhne celým procesem EIA již od roku 2005 a dosud nebyl odstraněn. Zdravotníci tvrdí, že počet osob zasažených hlukem se sníží, odborníci na hluk rozšiřují OPH kvůli nárůstu nočního hluku.

Zpracovatelka se snaží odvrátit pozornost od absence územního plánování a trvalého nárůstu počtu obyvatel v okolí letiště, tedy od skutečnosti, že toto území není již dávno vhodnou lokalitou pro neomezený rozvoj letecké dopravy. Zpracovatelka si vytváří pro hodnocení zcela nesmyslné vstupní podmínky a na jejich základě vyvozuje mylné závěry.

ad 8, ad 9) Zpracovatelka v bodě 8 uvádí zvýšení počtu vysoce obtěžovaných osob, v bodě 11 avizuje mírné až střední negativní vlivy na území, ale v bodě 9 překvapivě uvádí snížení rizika onemocnění chorobami srdce, krevního tlaku. Jedná se snad o léčbu hlukem? Provoz

proti roku 2006 se přitom zvýší o 100 000 letů (!), počet obtěžovaných a rušených se i při nesprávných podkladech zpracovatelky také zvýší a rizika klesnou?

ad 11) Tvrzení o zlepšení situace v noční době je vzhledem k předpokládanému soustředění veškerého nočního provozu na starou dráhu - nad Horoměřice a prodloužení OHP právě z důvodu nočního hluku trvalou kuriozitou procesu EIA.

Shrnutí k závěru přílohy 5 posudku

Závěr obsahuje pouze dílčí informace zjištěné na základě zcela nesprávných a neúplných vstupních údajů, žádným způsobem nehodnotí únosnost záměru z hlediska zdraví obyvatel, zda je či není záměr přijatelný pro okolní obydlené území a za jakých podmínek. Veškeré i dílčí závěry ať již správné nebo chybné jsou samotnou zpracovatelkou relativizovány odkazy na nedostatečné podklady, nejistoty, atd.

Vyhodnocení vlivů na zdraví vypracované na základě stavu obyvatel k roku 2006 a stavu provozu pouze k roku 2020 navíc bez uvažování evidentního a prokázaného nárůstu obyvatel obsahuje věcná pochybení a vyhodnocení považujeme za nesprávné.

P) Neposouzení únosné míry zdravotních rizik

V celé dokumentaci i v posudku chybí vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, přestože je tento zákon velmi často citován. Nebylo provedeno jednoznačné vyhodnocení, zda záměr splňuje platné hygienické limity či nikoliv, v jakém případně rozsahu, kolik obyvatel bude takto postiženo a zda je překročení hygienických limitů přípustné či nikoliv a za jakých podmínek. Veškeré údaje o vlivech na zdraví jsou vztahovány k deskriptorům, pro která není v ČR stanovena celospolečensky únosná míra ohrožení zdraví, posudek dokonce výslovně uvádí, že nehodnotí hygienické limity, které tuto míru ohrožení zdraví v ČR stanovují.

Vzhledem k tomu, že pro orgány hygienické služby nejsou relevantní teoretické modely ani akademické úvahy o dílčích vlivech hluku, ale pouze zákonem stanovené limity a ukazatele, dokumentace neposkytuje dostatek podkladů pro vyjádření příslušných orgánů ochrany zdraví ani neposkytuje podklad pro případná další řízení. Autoři se nad rámec zákona zabývají vědeckými problémy a nejistotami všeho druhu, ale základní posouzení dle platných hygienických limitů provedeno nebylo. Právě hygienické limity jednoznačně a závazně stanovují celospolečensky přijatelnou úroveň zdravotních rizik a není důvod je jakkoliv nahrazovat nezávaznými teoriemi vytvořenými na základě chybných vstupních dat. Navrhovaný vznik OHP totiž rozhodně neznamená, že pro tyto obyvatele by měla platit jiná kritéria pro hodnocení zdravotních rizik z hlukové zátěže.

Většina teorií o vlivech a různých účincích na zdraví byla nebo měla být zohledněna při přípravě hlukových limitů dle nařízení vlády 148/2006, které souhrnně stanovují přijatelnou míru ohrožení lidského zdraví ať již v okolí letiště nebo komunikace. Z tohoto pohledu není vůbec zřejmé, proč se zpracovatelé pouštěli do složitých hodnocení, které nevedly a ani nemohly vést k žádným praktickým závěrům. Pokud chtěli vyvrátit správnost hygienických limitů nebo je nahradit něčím jiným, jaksi mimo rámec zákona, tak se jim to zjevně nepodařilo.

Q) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010

(příloha 1 posudku, vzhledem k množství různých posudků dále jen „posudek na posudek“)

K tomuto posudku na posudek je možné uvést:

a) Není uvedeno, kdo byl objednatelem posudku a zda se nejedná o další doplnění dokumentace. Posudek na posudek obsahuje nové tabulky s dalšími počty obyvatel, navrhuje změny závěrů do dokumentace (?) a chybí vlastní posouzení správnosti a úplnosti vyhodnocení vlivů na zdraví.

b) Posudek na posudek přímo konstatuje, že dokumentace byla doplňována.

c) Vzhledem k nesplnění požadavků uvedených v bodě K) Neposouzení únosné míry zdravotních rizik je i tento posudek na posudek zatížen neodstranitelnými chybami ve vstupních údajích, toto ovšem není v posudku na posudek uvedeno.

### 1. Identifikace a charakterizace nebezpečnosti

- zpracovatel konstatuje, že u vlivů na zdraví nebyly uvedeny všechny negativní účinky hluku, např. dle jeho názoru chybí zhoršení řečové komunikace, synergické účinky hluku, zvýšení celkové nemocnosti, ...ale v dokumentaci jsou uvedeny, v doplnění ne - ani zpracovateli není jasné, k čemu se vyjadřuje,
- opakuje se zde předpoklad z dokumentace, že u leteckého provozu se nepředpokládá nízkofrekvenční hluk - není to vyloučeno, není uveden odkaz na studie, pouze se to předpokládá, přestože se proti tomuto hluku nelze chránit,
- omezit hodnocení vlivu na zdraví pouze na obtěžování, rušení spánku a kardiovaskulární onemocnění je zcela nesprávné - kde je řečová komunikace, synergie hluku, duševní zdraví, celková nemocnost, ... Hodnocení je neúplné, záměrně je potlačeno hodnocení podle hygienických limitů, které by měly zohlednit celkové působení hluku a stanovit přijatelnou úroveň rizika. Předkládané hodnocení je neúplné a nesprávné.
- mnoho teoretických informací o metodách hodnocení, které ale nebyly v dokumentaci použity – viz synergie hluku, kde je hezký příklad teoretického výpočtu,-který ale nebyl v dokumentaci pro záměr vůbec využit, synergie nebyla vůbec hodnocena, přestože jsou zde přetíženy komunikace všech tříd včetně plánovaného okruhu kolem Prahy,
- zpracovatel uvádí, že i při dodržení limitů hluku je 20% obyvatel rušeno leteckým provozem ve spánku a že se před tímto rušením nelze chránit, dále uvádí podcenění vlivů u nižších hladin nočního hluku, žádné závěry však z toho nejsou vyvozeny,

### 2. Hodnocení expozice

Stejně jako v případě dokumentace obsahuje nepřesné, neaktuální a neúplné informace.

### 3. Charakterizace rizika

Není zřejmé, proč se zpracovatel stejně jako zpracovatelka přílohy 5 pokouší vymyslet (neúspěšně) nové ukazatele zdravotních rizik. Zpracovatel není a nemůže být schopen na základě neúplného hodnocení rizik posoudit, zda a jaký počet osob je přijatelný - žádný takový ukazatel není, za tímto účelem byly z hlediska celospolečensky přijatelných rizik vytvořeny v ČR limity hluku, které právě přijatelnou míru zátěže a zdravotních rizik upravují. Navíc:

- zpracovatel se výslovně distancuje od hodnocení dle hlukových limitů (str. 8),
- překvapivě tvrdí, že se posuzují změny hlučnosti a počtu exponovaných obyvatel, ale celé posouzení je založeno na „zmrazení“ počtu obyvatel k roku 2006,
- počty obyvatel v tabulkách jsou opět neaktuální a navíc opět chybí některé lokality, OHP je také jiné,...



Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- noční hladiny pod 45 dB, označené zpracovatelem jako rušivé, nejsou zahrnuty do hodnocení,
- píše se o variantách, které nejsou variantami, nemožná varianta bez nárůstu obyvatel je označena jako příznivější,
- zpracovatel uvádí, že snaha o přesné vyjádření rizik se „příliš nepovedla“, doporučuje pouze relativní vyjádření v % nárůstu onemocnění, proč by měla být procenta lepší než absolutní čísla vypočtená z těchto procent, není zřejmé, opět uvádí na str. 10, že nejsou zahrnuty osoby v pásmech pod 45 dB, a že tedy ani procenta vlastně nejsou správná. Jedná se o dílčí, neúplné charakteristiky rizik zatížené nejistotami všeho druhu.

#### 4. Analýza nejistot

Pochybnosti z připomínek k dokumentaci nebyly vyvráceny, ale naopak:

- nejistota u hodnocení synergie je absolutní, protože synergie nebyla provedena,
- počty osob nesprávné ve všech směrech,
- dozvídáme se, že „cílem expertízy bylo zhodnotit míru únosnosti území pro předpokládaný nárůst obyvatelstva“ a že
- „nedojde k nárůstu hlukové expozice, ale k výraznému nárůstu počtu obyvatel exponovaných hlukem“,

K tomu:

- o únosnosti v jakékoliv podobě dokumentace ani posudek nic neříká a proto nevíme, jaký počet obyvatel je pro letiště či zpracovatele únosný, aby se letiště mohlo rozvíjet a počty infarktů byly přiměřené,
- jestliže po nárůstu počtu pohybů na letišti o 100 000 za rok (o 57%) soustředěných do úzkého pruhu území nedojde k nárůstu hlukové expozice, proč by se prodlužovalo OHP? Proč zpracovatelce i při imaginárním zmrazení počtu osob na úroveň roku 2006 stoupá v roce 2020-A počet obyvatel zasažených hlukem?

#### 5. Shrnutí výsledků, závěr

a) zpracovatel z něčeho vyvozuje, že platí pouze závěr v příloze 5 posudku, nikoliv závěry v příloze 20 dokumentace - posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z prosince 2009. Existují tedy 2 závěry posouzení vlivu hluku na zdraví a zjevně není jasné zda platí oba, jeden či některý pouze částečně. Stejně lze ovšem prohlásit i o textu v dokumentaci - platí v plném rozsahu, nebo částečně, co je doplněno a co je přepracováno - z dokumentace a posudku nelze tyto zcela zásadní věci zjistit.

b) zpracovatel navrhuje doplnit závěr posouzení vlivů na zdraví, neříká ovšem který závěr a jak by se

mohl v rámci posudku změnit závěr v dokumentaci není z textu jasné již vůbec,

c) zpracovatel chybně a bez připomínek akceptuje závěry ze srovnání stavu v roce 2006 a nereálné „varianty“ 2020-A

d) zpracovatel se chybně ztotožňuje se zjevně nesprávnou teorií, že přelet letadla v blízkosti letiště je v noci přemaskován hlukem pozadí (I?) a že není třeba toto řešit,

e) přestože zpracovatel požaduje doplnit závěry o podstatné body, zpochybňuje počty obtěžovaných obyvatel, navrhuje omezení výstavby u leteckých tratí, avizuje zhoršení řečové

komunikace ve školách, obytných domech, závěr posudku na posudek konstatuje, že závěry zpracovatelky lze přijmout.

Vzhledem k nedostatkům popsaných výše v části E) jsou tak posudek v dokumentaci, doplnění v posudku (Příloha 5) i posudku na posudek (Příloha 1) nepřezkoumatelné. Vzhledem k absenci posuzování zdravotních rizik dle zákonných parametrů a bez prověření únosnosti území pro tento typ záměru je vyhodnocení vlivů na zdraví rovněž zjevně neúplné.

#### R) Vlastní posouzení vlivů záměru v posudku

Posudek, předložený k vyjádření veřejnosti a dotčeným orgánům, a celá dokumentace jsou v části posuzování vlivů záměru na veřejné zdraví velmi nepřehledné vlivem doplňování a přepracování dokumentace. Není zřejmé, zda se posudek vztahuje k původní dokumentaci nebo k dokumentaci, která byla v rozporu se zákonem č. 100/2001 Sb. (EIA) doplněna. Není ani zřejmé, zda původní dokumentace platí či zda je nahrazena a v jakém rozsahu a které závěry jsou ve vztahu k ochraně zdraví platné. Posudek se zabývá, jak zpracovatel sám uvádí, akademickými otázkami problematiky zdravotních rizik. Zcela záměrně opomíjí platné hlukové limity a únosné zatížení území. Posudek neobsahuje informaci o tom, zda je či není dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika ohrožení zdraví obyvatel. Únosnost území nebyla přes výslovný požadavek MŽP posouzena vůbec.

#### S) Nesprávná současná charakteristika území

Jedním ze zásadních nedostatků dokumentace i posudku je neaktuálnost údajů o současném stavu území.

V roce 2008 byli MŽP i oznamovatel upozorněni na skutečnost, že posuzovaný stav v dokumentaci označený jako současný neodpovídá stavu v oznámení záměru. Připomínka byla vypořádána tak, že MŽP pro zpracování dokumentace požadovalo jako současný stav k roku 2006 v souladu s přílohou č. 4 zák. 100/2001 Sb., Náležitosti dokumentace, ČÁST C, ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, odst. 2, „Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území...”

V doplněné dokumentaci i v posudku se pro současnou charakteristiku území používají data z roku 2006, proces EIA se protahuje vinou chyb v dokumentaci, prodlení se zpracováním dokumentace i vinou nedodržení zákonných lhůt v procesu posuzování záměru a současný stav se liší od stavu takto deklarovaného již o více než 4 roky, tedy o dvojnásobek oproti posunu mezi oznámením a dokumentací v roce 2007. Nesprávnost charakterizování současného území rokem 2006 je dále zjevná i z přílohy 6 posudku, která již při hodnocení vlivů na ovzduší pracuje s údaji o stavu území za rok 2008 (imisní pozadí, oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší).

Upozorňujeme na tento nesoulad posuzované dokumentace s požadavky zákona EIA, přílohy 4 a požadujeme zachování konzistentního přístupu MŽP k požadavku na aktuálnost charakteristiky současného stavu území a zohlednění protiprávního stavu ve stanovisku vydávaném MŽP.

#### T) Neautorizované části posudku

Přílohy č. 3 a 4 jsou bez uvedení zpracovatele, objednatele, data zpracování, podpisu a nespĺňují tedy ani základní požadavky na součást posudku.

#### U) Návrh stanoviska

Nedostatky v dokumentaci a v posudku se zásadním způsobem projeví i na nesprávnosti navrhovaného stanoviska:

1. Navržené stanovisko je neobjektivní, protože zpracovatel postupoval v průběhu zpracování posudku v rozporu se zákonem a protiprávně se snažil alespoň částečně napravovat chyby v dokumentaci.

2. Veškeré „garance, doporučení, podmínky, omezení... v záměru stejně jako celé vyhodnocení vlivů a posudek jsou omezeny rokem 2020, stav po roce 2020 stanovisko neřeší, v případě dlouhodobého záměru nemají taková omezení a sliby praktický význam.

3. Formulace ve stanovisku v bodě 6, fáze přípravy ohledně způsobu vyhlášení OHP je s ohledem na využití odkazu na zákon a dopady navrhovaného opatření ryze účelová. Jejím cílem je přesvědčit dotčené obyvatele, že rozsah OHP je přesně vymezen zákonem a že rozhodnutím Úřadu pro civilní letectví mohou být automaticky bez náhrady zbaveni části svých práv na ochranu zdraví a majetku.

4. Časově omezené podmínky provozu jsou nepřesné a vzájemně rozporuplné, například v případě nočního provozu se uvádí:

- max. počet plánovaných letů 40 za noc, (což samozřejmě připouští libovolné překročení o neplánované lety),

- letecký provoz omezen na 5% maximálního počtu pohybů v charakteristickém dni, (toto neřeší stav po roce 2020, charakteristický den se stane proměnnou veličinou),

- letecký provoz bude plánován tak, aby nedošlo k překročení hlukové kvóty. Pojem „hluková kvóta“ česká legislativa nezná, ale je zřejmě odvozován od podmínky nepřekročení hluku za hranicemi OHP, které má být právě z důvodu nočního hluku prodlouženo.

Je zjevné, že počet letů za jednu noc není nadále stanoven, není zřejmé, která podmínka je rozhodující a že po roce 2020 nebude z uvedeného platit nic.

5. Bez posouzení variant provozu na dráhách a bez znalosti optimálních tratí jsou uvedeny a požadovány preference drah.

6. Stanovisko uvádí, že teprve následně budou stanoveny příletové a odletové tratě a upraveny způsoby vzletu. Přesto navrhuje vytyčit naprosto přesně OHP dle matematických modelů v osách drah a bez ohledu na maximální hladiny hluku. Pokud není stanovena vymahatelná podmínka, že se bude létat výhradně v osách drah s maximální koncentrací hlukové zátěže a bez ohledu na to, co je pod osou dráhy za území, je celý posudkem doporučený návrh OHP z hlediska ochrany zdraví zcela nesmyslný.

7. Kompenzační opatření zcela nekonkrétní a nedostatečná, není zohledněno poškození životního prostředí, zvýšení zdravotních rizik, omezené užívání nemovitostí.

#### V) Závěr

Z důvodů zásadních výhrad k jednotlivým částem posudku uvedeným výše nesouhlasíme s celkovým hodnocením v části VI posudku, závěry byly učiněny na základě vadné dokumentace, nesprávných vstupních údajů a za cenu porušení zákona EIA. Dokumentace, posudek a navržené stanovisko k záměru "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha-Ruzyně" jsou nesprávné a protizákonné, požadujeme přepracování navrhovaného stanoviska a následné vydání nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru.

#### Vypořádání:

A)1. Je řešena situace s maximální kapacitou bez ohledu na rok.

A)2. Demografický vývoj je zpracován dostatečně pro posouzení vlivů na ŽP.

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

A)3. Tato situace je zohledněna u všech významnějších vlivů na ŽP. Mj. je zohledněna v hlukových a rozptylových studiích, které musely být zpracovány dle legislativy a závazných metodik – v rámci charakteristického letového dne.

B). Tyto scénáře jsou zahrnuty – viz předchozí bod. Limity denního a nočního provozu obsahují podmínky stanoviska EIA.

C) K vystěhování obyvatel a ke stavební uzávěře nebyl během procesu EIA v prostoru Lysolajů nalezen žádný odpovídající vliv.

D) Změna ochranného hlukového pásma není z důvodu hluku ze stávající hlavní dráhy 06L/24R, ale z důvodu hluku z uvažované dráhy 06R/24L. V hlukovém pásmu samozřejmě musí být dodržovány zákonné limity – v tomto případě pro vnitřní prostory.

E) Potřeba realizace uvažovaného záměru je zdůvodněna v dokumentaci EIA a proces EIA nemá žádné nástroje k posuzování této potřeby.

F)1. – Požadavky MŽP byly splněny v úrovni potřebné pro proces EIA.

F)2. – Požadavky MZdr byly splněny v úrovni potřebné pro proces EIA – viz vyjádření MZdr.

F)3. Přípomínky veřejnosti k vyhodnocení ochrany zdraví byly vypořádány odpovídajícím způsobem. Byla jednoznačně upřesněna problematika kapacity letiště, únosnosti území, nedostatečných podkladů u vyhodnocení vlivů na zdraví, neúměrného rozsahu OHP. K těmto klíčovým oblastem byla stanovena řada podmínek stanoviska EIA pro minimalizaci a eliminaci vlivů.

G) Dokumentace byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb. Maximální kapacita jednoznačně stanovená v posudku a v řadě podmínek stanoviska EIA nemůže být nikdy překročena (alespoň v rámci tohoto procesu EIA) – rok 2020 na ni nemá žádný vliv a také se v žádné podmínce neuvádí.

G)1) Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA. není nijak omezena rokem 2020.

G)2) Byly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZ) z roku 2010 – viz vyjádření MZdr.

Dokumentace byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno.

Oznamovatelem byla navržena do procesu EIA jediná varianta, která plní požadované provozní podmínky. Varianty z posouzení vlivů na zdraví byly řešeny dle požadavků orgánu veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

Uváděný „nekonceptní a nepromyšlený rozvoj letiště v posledních cca 50 letech, kterému napomáhá chaotické územního plánování“ není předmětem posuzování v procesu EIA.

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

Výčet dotčených obcí zůstává stejný a nijak se nemění (viz posudek EIA).

Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a

na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z Dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.)

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

V procesu EIA bylo zjištěno, že za předpokladu plnění podmínek stanoviska EIA (navržených posudkem EIA), nedojde v souvislosti s realizací a s provozem uvažovaného záměru k poškozování životního prostředí tj. zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy. A to včetně vlivů hluku bez ohledu na jejich detailní zařazení.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde.

Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

Legislativou stanovené hygienické limity hluku nebudou překročeny.

Použité metody hodnocení byly v posudku EIA vyhodnoceny jako správné, odpovídající legislativním a odborným požadavkům. Nezávislá expertiza Eurocontrol, zpracovaná na posouzení vlivů hluku tohoto záměru byla použita (a musela být použita) jako oponentní důkaz další nezávislé instituce.

H)1) Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

H)2) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z Dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.)

H)3) Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

H)4) Hledání variant je jak v dokumentaci EIA, tak v posudku EIA popsáno dostatečně pro proces EIA.

H)5) Proces EIA stanovil takové podmínky, aby k „zatěžování území nad přípustnou mírou“ nedošlo a aby nemohlo dojít k překročení závazných legislativních limitů.

H)6) Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

H)7) Dle legislativy platí uvnitř OHP hlukové limity pro vnitřní prostor specifikovaných staveb. Podmínkami stanoviska EIA je zajištěno jejich plnění.

H)8) Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

H)9) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z Dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.)

H)10) Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr. Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

H)11) Vyhodnocení kumulativních vlivů bylo provedeno dle možností daných legislativou, v posudku podrobně vysvětleno.

H)12) Posouzení vlivu na ceny nemovitostí bylo provedeno v úrovni potřebné pro proces EIA.

H)13) V procesu EIA bylo zjištěno, že za předpokladu plnění podmínek stanoviska EIA (navržených posudkem EIA), nedojde v souvislosti s realizací a s provozem uvažovaného záměru k poškozování životního prostředí tj. zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy. A to včetně vlivů hluku bez ohledu na jejich detailní zařazení.

I) Dokumentace byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.

J) Vzhledem k vysoce nadstandardnímu rozsahu záměru a velmi velkému počtu vyjádření, která byla nutno vypořádat, nemohly být správní lhůty po dohodě s MŽP dodrženy.

K) Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

L) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

obcí, které v návrhu OHP z Dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.)

M) OHP je navrženo v rozsahu limitních izofon, které jsou v dokumentaci jednoznačně zakresleny.

N) Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení neukládá zpracovateli doplněné dokumentace EIA vypořádat připomínky k původní dokumentaci EIA. Naopak tento zákon ukládá zpracovateli dosudku EIA vypořádat všechna došlá vyjádření k dokumentaci EIA a nerozlišuje mezi původní dokumentací EIA a doplněnou nebo přepracovanou dokumentací EIA.

O) Dokumentace byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno.

O)1. Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

O)2. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

O)3. Hluková studie, která je přílohou dokumentace zohledňuje příslušné nejistoty výpočtu dle závazných metodik, které jdou k „tíži žadatele“. Vyhodnocení měření potom probíhá dle požadavků orgánů státní správy, jehož metodika není předmětem posouzení v tomto procesu EIA. Počty pohybů jsou stanoveny podmínkami určujícími maximální kapacity.

O)4. Přepracovaná dokumentace byla vydána jako komplexní dokument – tedy včetně nezměněných dat a to je pro proces EIA naprosto dostatečné. Zpracovatel dokumentace se žádným způsobem nepodílel na zpracování posudku. To se samozřejmě netýká podkladů vyžádaných dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

O)5. „Skoková“ zátěž nebyla nijak opominuta – příslušné metodiky pro hodnocení vlivů na zdraví s ní počítají. Zároveň se nepočítá s provozem na maximální kapacity v době uvedení záměru do provozu.

O)6. Maximální hladiny hluku z leteckého provozu byly prověřeny v rámci oznámení EIA, které je nedílnou součástí procesu EIA a na základě jejich znalosti byly stanoveny oblasti nevhodné pro bydlení (významné vlivy maximálních hladin hluku) – viz příslušná podmínka. To, že v současné době nemají stanoven zákonný limit není chybou procesu EIA. Stanoveny byly, byly určeny oblasti s významnými vlivy maximálních hladin hluku, které byly ošetřeny příslušnou podmínkou.

O)7. Problematika rozsahu limitní izofony nočního hluku je v posudku dostatečně vysvětlena. Na uvedeném „hlukovém paradoxu“ se mj. podílí i problematika nutného zohlednění příslušných korekcí ve výpočtu limitní izofony, které jdou k „tíži žadatele“ (viz připomínka O)3.). Vyhodnocení měření potom probíhá dle požadavků orgánů státní správy, jehož metodika není předmětem posouzení v tomto procesu EIA.

O)8. V minulosti nikdy nebyla stanovena max. kapacita letiště Praha - Ruzyně ve formě max. počtu pohybů letadel, která je poprvé stanovena v tomto procesu EIA.

Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a

na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

O)9. V Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví byly použity výpočtové varianty, jedná se běžný postup, v tomto případě dokonce postup vyžádaný orgánem veřejného zdraví a podle tohoto požadavku také zpracovaný.

O)10. Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

P) Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity s dostatečnou (a předepsanou) bezpečnostní rezervou. Navržené podmínky pro bezpečné splnění hygienických limitů pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad požadavky hygienických limitů.

Q) Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

S) Současná charakteristika území byla provedena dle zák. č. 100/2001 Sb. Kromě toho by se žádná jiná charakteristika území (např. ta, která je požadovaná ve vyjádření) nijak neprojevila na závěrech procesu EIA a na formulaci jeho podmínek, které jsou jediným výstupem procesu EIA.

T) Zákon č. 100/2001 Sb. nijak nespécifikuje zda vůbec, případně jakým způsobem mají být vyžádané podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb. publikovány.

U)1. Posudek EIA byl zpracován v souladu s ustanoveními zák. č. 100/2001 Sb.

U)2. Žádná podmínka návrhu stanoviska ani konečného stanoviska EIA není omezena rokem 2020.

U)3. Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.)

U)4. Počet pohybů letadel je stanoven v návrhu stanoviska jednoznačně a dále je v konečném stanovisku upřesněn a striktně omezen.



Žádná podmínka návrhu stanoviska ani konečného stanoviska EIA není omezena rokem 2020. Hluková kvóta je interní opatření letiště, které jde nad rámec ostatních podmínek (upřednostnění méně hlučných letadel na základě letištních poplatků).

U)5. Podmínkami stanovený systém preference drah je výsledkem procesu povinné minimalizace vlivů na ŽP a lidské zdraví v celém procesu EIA.

U)6. Příletové a odletové tratě nejsou zdrojem významných hladin hluku, nemají vliv na limitní izofony, a proto mohou být řešeny tímto způsobem. Podmínkou je uloženo navrhnout tyto tratě mimo souvislou zástavbu, dodržování kontrolovat a porušení sankcionovat.

U)7. Kompenzační opatření jdou významně nad rámec legislativních povinností a povinností procesu EIA. V rámci procesu EIA byly stanoveny takové podmínky, za jejichž plnění k poškození životního prostředí nedojde a zároveň nedojde ke zvýšení zdravotních rizik nad úroveň danou hygienickými předpisy. Z těchto důvodů nedojde ani k významnému omezení užívání nemovitostí.

V) Závěr – shrnutí připomínek vypořádaných v předchozích bodech vypořádání.

## MČ Praha-Nebušice

Městská část Praha-Nebušice i nadále **nesouhlasí s výstavbou navržené paralelní vzletové a přistávací dráhy letiště Praha-Ruzyně, a to z důvodu jejího negativního vlivu na životní prostředí v městské části, zejména zhoršení zasažení městské části hlukovými emisemi.**

Tento požadavek vyjadřuje trvalý stanovisko obyvatel městské části vyjádřený v referendu.

K vlastnímu posudku máme tyto připomínky:

1. Jak vyplývá ze str. 7 přílohy „doplnění posouzení hluku“, počítá se s 7.360 pohyby letadel v noci za 6 měsíců, tedy v průměru více než 40 starty či přistání na 1 noc. Tuto noční aktivitu -probouzení občanů v noci v průměru každých 12 minut - považujeme za zbytečnou a nepřijatelnou. Noční provoz letiště by měl být povolen, zejména v případě vybudování předmětné dráhy, jen pro mimořádné situace (havarijní přistání, mimořádný odklon spojů při náhlém vyřazení sousedních letišť z provozu apod.).

2. Z tabulky č. 1 téže přílohy - výpočty HRA (počty exponovaných osob), nepřihlédneme-li k nárůstu počtu obyvatel, vyplývá nárůst z 0 osob o cca 300 osob, při započtení předpokládaného nárůstu počtu obyvatel pak nárůst počtu exponovaných osob o 450. Požadujeme počet exponovaných osob řádově snížit. Souvisí s ohrožením nemocemi v bodě 3 níže.

3. Z tabulky č. 4 na str. 20 vyplývá následující:

Městská část Praha-Nebušice bude spolu s městskou částí Praha-Suchdol a Jeneč oblastí, kde se výrazně zhorší hluková zátěž. Počet osob obtěžovaných hlukem >55 db vzroste z 0 na 312 osob, neuvažujeme-li s přírůstkem osob do roku 2020; na 789 osob při předpokládaném přírůstku 30% osob. Rušení spánku (expozice) vzroste z 0 na 11 osob, při započtení přírůstku obyvatel na 31 osob. Mírně narušený spánek v důsledku expozice nočním hlukem >45 db budou mít desítky osob, vysoce narušený spánek bude mít 1 osoba, při započtení nárůstu počtu obyvatel 2 osoby.

Očekávaný rozvoj infarktu z letecké dopravy: Nárůst Exponovaných osob z 0 na 312 obyvatel bez započtení přírůstku obyvatel; s přírůstkem obyvatel 789. Předpokládaný skutečný rozvoj onemocnění se zvýší z 0 na 3 osoby, při započtení přírůstku obyvatel na 6. Průkaznost vlivu leteckého provozu na vznik těchto onemocnění navíc bude nepatrná.

Rozvoj ischemické choroby bude z 0 na 20 onemocnění, při započtení přírůstku obyvatel 50 onemocnění; průkaznost opět nepatrná.

Rozvoj hypertenze: Expozice z 0 na 11, při započtení přírůstku obyvatel na 31. Vlastní onemocnění nárůst z 0 na 2, při započtení nárůstu počtu obyvatel na 4 osoby, průkaznost opět nepatrná.

Tyto dopady plánované investice na zdraví občanů považujeme za varovné a nepřijatelné.

4. Posudek str. 100-104 a 139: je popírán negativní vliv dráhy a OHP na cenu nemovitostí. Tento závěr považujeme za nesprávný. Skutečnost, že se s výstavbou druhé ranveje do určité míry počítalo již delší dobu, a ceny nemovitostí neklesaly, není relevantní argument. Něco jiného je, jestli se s výstavbou do určité míry v budoucnu počítalo, a něco jiného by bylo, kdyby byl podán konkrétní návrh na vydání územního rozhodnutí, anebo kdyby se dokonce konkrétní nemovitost ocitla prokazatelně v ochranném hlukovém pásmu s jeho znehodnocujícími účinky na cenu investic.

5. Posudek str. 113 - 115, 131: Je zcela ignorován závazný požadavek uložený Ministerstvem životního prostředí na zpracování varianty letiště Ruzyně jako městského letiště. Výmluva na to, že vláda neiniciovala vznik městského letiště, nemá s požadavkem na srovnávací studii nic společného. Jsou zaměněny příčina s následkem. Studie se nezpracovává na základě rozhodnutí vlády, ale naopak pro eventuální rozhodnutí vlády je potřebná studie. Požadujeme, aby Ministerstvo životního prostředí na splnění své závazné podmínky trvalo.

### **Vypořádání:**

1. Pro maximální minimalizaci a eliminaci vlivů hluku v noční době jsou ve stanovisku EIA stanoveny následující podmínky:

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přílet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

2. a 3. Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

4. Posouzení vlivu na ceny nemovitostí bylo provedeno v úrovni potřebné pro proces EIA.

5. Prověření varianty přeměny stávajícího letiště Praha/Ruzyně na letiště městského typu ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a rady 2002/30 ES bylo provedeno v dokumentaci EIA a bylo zjištěno, že uvažovaný záměr jednak vůbec neodpovídá předpokladům uvedené směrnice, jednak nespĺňuje požadavky oznamovatele uvažovaného záměru a základní koncepční dokumenty.

### **MČ Praha-Přední Kopanina**

Zastupitelstvo Městské části Praha - Přední Kopanina na svém 9. zasedání dne 30. května 2011 Vaši žádost projednalo a k předloženému posudku zaujalo následující stanovisko:

Vzhledem k tomu, že roste počet startů východním směrem (v důsledku měnící se orientace větrů) nad naši městskou část, požadujeme předložení konkrétního závazného harmonogramu postupného omezování a konečně úplného zákazu vzletů v noční době (22:00 - 06:00) charakteristického letového dne nad Městskou částí Praha - Přední Kopanina.

Dále požadujeme úpravu stavebního režimu v hlukovém pásmu v tom smyslu, že stavební řízení bude vedeno výhradně dle stavebního zákona (tj. každá stavba či rekonstrukce bude posuzována individuálně) a pro stavby a rekonstrukce nebude uplatňován plošný zákaz.

### **Vypořádání:**

K požadavku konkrétního závazného harmonogramu postupného omezování a konečně úplného zákazu vzletů v noční době (22:00 - 06:00) charakteristického letového dne nad Městskou částí Praha - Přední Kopanina byly v rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích):

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přílet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Dále je nutno upozornit, že uvedené podmínky se týkají každé konkrétní noci letového dne, nikoli, jak je požadováno noční doby charakteristického letového dne (průměr za 6 měsíců).

Stavební řízení musí být vedeno výhradně dle stavebního zákona, k plošným zákazům nebyl v rámci procesu EIA nalezen důvod.

### **MČ Praha-Slivenec**

Nemá připomínky.

### **MČ Praha-Suchdol**

Vyjádření k posudku dle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí záměru "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha-Ruzyně"

Posudek byl zveřejněn MŽP dne 18.5.2011 pod č.j. 107484/ENV/09

A) Vypořádání připomínek dotčených orgánů a veřejnosti

- B) část posudku II - Hodnocení úplnosti a správnosti dokumentace.
- C) část posudku V - vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci
- D) Doplnění dokumentace záměru v rozporu se zákonem
- E) Porušení termínů procesu EIA
- F) Nevymezení záměru v územně plánovací dokumentaci
- G) Posouzení návrhu ochranného hlukového pásma
- H) Nepřehlednost podkladů i výstupů procesu EIA
- I) Dodatečné vypořádání připomínek za oznamovatele
- J) Pochybení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví
- K) Neposouzení únosné míry zdravotních rizik
- L) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010 (příloha 1 posudku, vzhledem k množství různých posudků dále jen „posudek“)
- M) Vlastní posouzení vlivů záměru v posudku
- O) Neautorizované části posudku
- P) Návrh stanoviska
- Q) Závěr

A) Vypořádání připomínek dotčených orgánů a veřejnosti

Zpracovatel posudku nehodnotil úplnost dokumentace a to zejména ve smyslu připomínek a požadavků Ministerstva životního prostředí (MŽP), Ministerstva zdravotnictví (MZ) a vypořádání připomínek veřejnosti, které vplynuly z projednávání dokumentace v r. 2008.

1. Nesplnění požadavků MŽP

MŽP ve svém stanovisku z 13.3.2008 pod zn. 21550/ENV/08 MŽP na úvod uvedlo „zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat, je nutné tuto dokumentaci doplnit tak, aby zpracovatel posudku měl k dispozici veškeré údaje“ a požadovalo doplnit dokumentaci např. o:

- a) stanovit maximální kapacitu a limity záměru - nebylo splněno
  - b) stanovit maximální únosnost území - nebylo splněno
  - c) stanovit meze pro růst letiště - nebylo splněno
  - d) vyhodnotit maximální možný rozvoj letiště - nebylo splněno
  - e) prověřit a doložit varianty (dráhy, nákladní dopravy, přeměny letiště) - nebylo provedeno
  - f) variantně posoudit různé kombinace provozu na dráhách - nebylo splněno
  - g) vyhodnotit kumulativní vlivy - nebylo provedeno
  - h) prověřit množství obyvatel - nebylo provedeno
  - i) vypořádat veškeré připomínky a požadavky ve vyjádřeních k dokumentaci - nebylo splněno
- Na závěr MŽP opakovaně uvádí „Doplněná dokumentace musí zohlednit a vypořádat veškeré relevantní připomínky a požadavky obsažené ve vyjádřeních ...“.

Posudek se k jednotlivým požadavkům ani k vyjádření MŽP jako celku nevyjadřuje, toto stanovisko, nejdůležitější pro hodnocení doplnění dokumentace, není v posudku ani uváděno.

Je zjevné, že bez splnění výše uvedených požadavků na doplnění nelze v podstatě záměr vůbec posoudit a navrhnout stanovisko k záměru. Že požadavky MŽP nebyly při doplnění dokumentace splněny, je naprosto zjevné ze samotného textu posudku, viz např. protizákonné doplňování dokumentace až v rámci posudku, zjevné dlouhodobé obcházení únosnosti území, přepracovávání dokumentace (návrhu OHP), dodatečné vypořádávání připomínek z projednání v roce 2008 až v rámci posudku, pokus nějak naformulovat pro účely posudku maximální kapacitu, nesprávné a neúplné počty obyvatel v dokumentaci i v příloze 5 posudku, atd. Zpracovatel posudku ani přes porušení zákona (termín, doplňování dokumentace) neobhájil úplnost a správnost dokumentace.

## 2. Nesplnění požadavků Ministerstva zdravotnictví

MZ jako dotčený úřad ve svém vyjádření (str.419 posudku) doporučuje v rámci posudku doplnit hodnocení zdravotních rizik o další variantu, aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, objasnit rozsah navrhovaného pásma a předložit podklady k limitním nočním izofonám. K tomuto doporučení je nutno uvést:

- doporučení MZ se zjevně netýká pouze informací vyplývajících z dokumentace, ale je požadováno vypracovat novou variantu a aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, evidentně se požaduje změna a doplnění dokumentace. MZ doporučuje provést doplnění, které zákon 100/2001 Sb. výslovně zakazuje a na zákaz doplňovat dokumentaci v rámci posudku byl oznamovatel výslovně upozorněn MŽP, viz výše. MZ nemůže ve svých doporučeních a požadavcích vyžadovat porušení zákona a i v případě, že by toto učinilo, nelze tato protizákonná doporučení ze strany zpracovatele akceptovat. Odpovědnost za zpracování posudku v souladu se zákonem nese zpracovatel bez ohledu na doporučení MZ.
- ve vztahu k ochrannému hlukovému pásmu (OHP) nebyla MZ požadována jeho změna nezákonně provedená v rámci posudku, ale pouze objasnění velikosti OHP, odkaz na požadavek MZ je nepravdivý, dikce zákona rovněž striktně nevymezuje rozsah OHP. ,
- srovnání stejným způsobem teoreticky vypočtených izofon z roku 2006 a 2020 naprosto neřeší podstatu problému na který upozorňuje veřejnost, protože se jedná zejména o rozpor mezi stavem izofon z roku 2006 a 2020 a autorizovaným měřením zjištěnými hladinami hluku v letech 2007 - 2010, které potvrdily dostatečný rozsah stávajícího OHP.

Zpracovatel v případě vyjádření MZ nepožadoval vrácení dokumentace k doplnění a v rozporu se zákonem dokumentaci sám doplnil a dokonce přepracoval nad rámec požadavku MZ.

## 3. Nevypořádání připomínek

Připomínky veřejnosti k vyhodnocení ochrany zdraví nebyly v doplněné dokumentaci předložené veřejnosti vypořádány, zpracovatel posudku opět nepožadoval vrácení dokumentace k doplnění. Nevypořádané připomínky veřejnosti se týkaly např. kapacity letiště, únosnosti území, nedostatečných podkladů u vyhodnocení vlivů na zdraví, neúměrného rozsahu OHP a bylo na ně opakovaně upozorněno při projednání v roce 2010.

Přestože byl zpracovatel posudku v připomíncech k doplněné dokumentaci na chyby v dokumentaci, nesplnění požadavků dotčených orgánů a nevypořádání připomínek upozorněn, nepožadoval doplnění dokumentace a přestože zpracovatel v rozporu se zákonem dokumentaci doplnil a přepracoval, je nadále neúplná.

## B) Hodnocení úplnosti a správnosti dokumentace.

Zpracovatel posudku hodnotí dokumentace jako úplnou a správnou, přitom nebyla zpracována v souladu se zákonem 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (zák. EIA) a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti. Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

### 1)část posudku I

Jsou uvedeny nesprávné údaje pod názvem kapacita záměru. Údaje v posudku nepředstavují kapacitu záměru nebo cílovou kapacitu, ale z dokumentace je zřejmé, že se jedná pouze o „cílovou kapacitu záměru pro předpokládaný rok 2020“, tedy pouze o jakýsi provozní stav, který může být kdykoliv překročen. S otázkou kapacity záměru nemá tento provozní stav nic společného.

kapacita záměru byla předmětem připomínek k dokumentaci i k doplněné dokumentaci, nebyly

vypořádány

uvedené kapacity i dle zpracovatele posudku nejsou kapacity maximální, ale pouze se „v rámci procesu EIA považují za maximální,

nejedná se o maximální kapacitu ani o kapacitu stanovenou na základě stanovení maximální únosnosti území pro daný záměr,

nejedná se o kapacitu, která by byla projednána a schválena v rámci ÚPD, nebo odvozena od potřeb ČR nebo vyplývala z PÚR ČR,

v celé dokumentaci ani v posudku není ani náznakem uvedeno, že deklarované parametry provozu k roku 2020 nebudou v následujících letech překročeny,

Z výše uvedeného je zcela zřejmé, že dokumentace stále neodpovídá zák. EIA a požadavku MŽP „jednoznačně stanovit maximální kapacitu a limity záměru na doplnění dokumentace, nebyly ani vypořádány připomínky veřejnosti k tomuto bodu. Toto pochybení je mimořádně závažné v souvislosti s neposuzováním únosnosti území v dokumentaci i v posudku.

### 2)část posudku II Posouzení dokumentace

a) Nesouhlasíme s vyhodnocením úplnosti dokumentace z těchto důvodů:

- nebyly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZ) z roku 2010 na doplnění doplněné dokumentace ani oprávněné připomínky občanů a obcí z roku 2010,
- dokumentace nemá dostatečnou vypovídací schopnost (viz požadavek MZ z 15.2.2010 na použití nových metod a postupů hodnocení vlivů,
- dokumentace byla ve fázi zpracování posudku doplňována a přepracována,
- porovnání variant nemůže být dostatečné, protože žádné varianty drah, jejich umístění nebo rozsahu provozu nebo rozložení provozu na drahách nebyly hodnoceny. Byly posouzeny pouze „varianty“ 2020-A a 2020-B, které se liší nikoliv v záměru, ale pouze v předpokládaném počtu obyvatel v území, které jsou porovnávány se stavem provozu a území v roce 2006. Nutno uvést, že rok 2006 není navíc stavem v době oznámení záměru jak požaduje zák. EIA. „Varianta“ 2020-A je navíc pro hodnocení zjevně zcela zbytečná -

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

pracuje se stavem obyvatelstva k roku 2006 i pro rok 2020, tedy se situací, která již nikdy nemůže v roce 2020 nastat.

Stanovisko zpracovatele je nesprávné, což potvrzují připojené přílohy 5 a 6 posudku, které doplňují dokumentaci

b) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.2.

- zpracovatel přímo v posudku uvádí, že v dokumentaci nebyla stanovena maximální kapacita,
  - namísto konstatování pochybení však zpracovatel o své vůli zavádí „pro další část procesu“ termín „maximální kapacita“ a to přejmenováním cílové kapacity záměru pro předpokládaný rok 2020,
  - zpracovatel namísto konstatování nedostatků upravuje záměr předkládaný v dokumentaci a to v jeho základních parametrech a posouvá se do role zpracovatele dokumentace,
    - zpracovatel objektivně nehodnotí, ale napravuje a omlouvá chyby oznamovatele,
- Stanovisko k tomuto bodu je nesprávné, neobjektivní a nepřijatelné.

c) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.5

Z přehledu vývoje letiště v posudku i v dokumentaci je zcela zjevný nekonceptní a nepromyšlený rozvoj letiště v posledních cca 50 letech, kterému napomáhá chaotické územního plánování. Namátkou lze z minulosti uvést:

- rozhodovalo se mezi výstavbou dráhy 04/22 a 06/24, zvolena výstavba 04/22, nyní uzavřena, protože v ose dráhy jsou Hostivice, investice zmařena
- modernizovala se 13/31, nyní se zavírá, v ose je nyní kupodivu Praha, investice nevyužita,
- opět se projednává 06/24, která byla kdysi považována za horší řešení než 04/22, nyní je to nejlepší řešení,
- ad hoc se stavěly terminály na 22 mil pasažérů, přestože kapacita drah je údajně menší a nová dráha nebyla projednána,
- ý prodej pozemků pod novou dráhou a jejich opětovný nákup, zjevný ztrátový obchod,
- vlivem špatného územního plánování nejsou vymezeny plochy pro rozvoj letiště, v celém okolí se průběžně staví obytné domy,

Minulost letiště dokládá potíže rozvoje letiště v zastavěném území, což se projevuje neustálými změnami dráhového systému při vynaložení nemalých finančních prostředků. Současný stav je v tomto směru dokonce ještě horší:

- PÚR nevymezuje rozvoj letiště,
- Zásady územního rozvoje Prahy neobsahují letiště ani jeho rozvoj,
- platný územní plán neobsahuje potřebné plochy pro výstavbu paralelní dráhy, nevymezuje rozvoj letiště,
- platný ÚP VÚC Pražského regionu předpokládá jiný záměr než je posuzovaný v dokumentaci,
- procesem EIA se posuzuje záměr, který není vymezen v ÚPD Prahy,
- dokumentace neobsahuje aktuální vyjádření o vztahu k ÚPD, vlivem nedodržení lhůt pro vypracování posudku stanoviska příslušných úřadů neodpovídají skutečnému stavu ÚPD,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

Z požadavku na oznámení záměru, které má obsahovat aktuální informaci o vztahu k územnímu plánování a z logiky věci lze předpokládat, že soulad s ÚPD je u podkladu pro územní rozhodování (EIA) téměř samozřejmostí, a že nikdo nebude absolvovat proces projednávání záměru dle stavebního zákona od konce, zvláště v případě, že se jedná o omezení práv na ochranu zdraví a majetku obyvatel. Navrhovat omezení těchto práv, aniž byl záměr řádně projednán procesem územního plánování, je nepřijatelné stejně jako zlehčování problému ze strany zpracovatele.

d) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.8

- není zřejmé, zda členění obcí do kategorií A - C je platné, zpracovatel se rozhodl, (posudek str. 63), že zmenší rozsah OHP,
- protizákonná změna dokumentace (konkrétně přílohy 16 dokumentace) v tak velmi závažné oblasti je nepřijatelná a nepřípustná

Zpracovatel měl konstatovat nesprávnost návrhu OHP a požadovat vrácení dokumentace a neměl přistupovat k protiprávním změnám.

e) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.II.1 Ochranná pásma

- zpracovatel účelově přeformulovává požadavky MŽP a MZ pouze na jakýsi základní požadavek rozpracování varianty k roku 2020, toto neodpovídá skutečným požadavkům dotčených orgánů,
- odkazuje se na podrobný návrh OHP v příloze 16 dokumentace,

Ve stanovisku k této části na str. 63 ale přitom zpracovatel přímo přepracovává dokumentaci - přílohu 16, a uvádí „bylo v rámci posudku provedeno zásadní zmenšení rozsahu navrženého OHP a byly nalezeny podmínky pro jeho jednoznačné vymezení“ K tomu je třeba uvést:

- přepracování dokumentace je zákonem zakázáno, zpracovatel posudku mění předloženou dokumentaci,
- v dokumentaci a v posudku jsou dvě různá OHP,
- navrhované OHP není řádně v posudku vyznačeno,
- dotčené orgány, veřejnost i zpracovatelé posouzení vlivů na zdraví se vyjadřovali a posuzovali jiné OHP než by mělo být nyní požadované dle posudku,
- zpracovatel nevyvrátil připomínky k nesprávnosti limitních izofon, které nadále neodpovídají posuzovanému rozsahu provozu,
- zpracovatel posudku není zcela zjevně obeznámen s podstatou OHP, kontrolou dodržování podmínek OHP a s dopady nejistoty měření hluku na vymezené OHP i jeho okolí,
- není zřejmé, jakou úvahou a jakým podnětem byl veden zpracovatel k přepracování návrhu OHP, protože tento požadavek nevyplývá z posouzení vlivů hluku na zdraví obyvatel ani není požadován MZ ve vyjádření z 15.2.2011 k dokumentaci, nevyplývá ani ze znění citovaného zákona,
- z hlediska obyvatel snižuje při zachování stejného leteckého provozu ochranu zdraví obyvatel, zejména s přihlédnutím k nejistotám měření a zachování délky OHP, která je rozhodující. Podrobněji v příloze 1 vyjádření.

Nesouhlasíme s návrhem OHP v dokumentaci ani s přepracováním návrhu OHP zpracovatelem, které znamená další snížení ochrany zdraví.



Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

f) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.II.4 Provoz - Letecká doprava

- platí výhrady k neuvedení maximální kapacity, viz bod b),
- poznámka č. 2 na str. 71 posudku je nesprávná, MŽP nepožadovalo cílovou kapacitu, žádný takový pojem zákon EIA nezná,

Nesouhlasíme se stanoviskem k této části, které se vztahuje k leteckému provozu z důvodů uvedených v bodě b)

g) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část C

- zpracovatel opakuje v posudku nepravdivé tvrzení zpracovatele dokumentace že hlukové zatížení není znečišťováním nebo poškozováním životního prostředí, zpracovatel uvádí nesprávnou informaci v posudku a navíc ani toto absurdní tvrzení nerozporuje,
- únosnost záměru pro dané území, zejména z hlediska zdraví obyvatel, nebyla vůbec posuzována,
- příčina nedohody s obcemi spočívala zejména v tom, že rozvoj letiště byl a je nadále neomezený a předimenzované OHP, jehož hranice může provoz reálně omezit, umožňuje využít velké OHP k podstatně většímu leteckému provozu, než je posuzovaný v dokumentaci,
- zřízení OHP neznamena pro obyvatele menší hluk nebo vyřešení problémů s hlukem, zřízením OHP by byli trvale zbaveni části svých práv na ochranu zdraví a majetku,
- dotčení obyvatelé nyní žijí na území určeném dle platných územních plánů pro bydlení, žádná změna územních plánů není navrhována a umísťovat do takového území stavbu, která znehodnotí podmínky pro bydlení je nepřijatelné,

Zpracovatel nesprávně hodnotí dokumentaci a obhájuje její nedostatky.

h) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.1

- tato část pouze přebírá závěry a stanoviska z dokumentace a z přílohy 1 posudku, kde jsou vlivy na zdraví hodnoceny nesprávně a na základě nedostatečných podkladů, blíže viz příloha 1 vyjádření.

i) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.3.

- zpracovatel nezjistil nedostatečné podklady v hlukových studiích nutné pro posouzení vlivů na zdraví, přestože si na tuto skutečnost zpracovatelka vyhodnocení vlivů v dokumentaci stěžuje a odůvodňuje tím nesprávnost (podhodnocení) jejích výsledků,

Hodnocení podkladů je nesprávné, dále k části Hluk z leteckého provozu uvádíme:

- vlivem časového prodloužení procesu EIA prakticky splývá stav v době uvedení do provozu se stavem k roku 2020, jejich srovnání ztrácí praktický význam, navíc termín uvedení do provozu předpokládaný v dokumentaci (2014) nelze dodržet, což je zcela zřejmé,
- správně uvedeno, že zhodnocení dopadů hluku by mělo vycházet z porovnání počtu obyvatel vystavených hluku v obou časových horizontech, ke škodě věci však toto při vyhodnocení vlivů na zdraví provedeno nebylo, zpracovatelka toto srovnání označila za „zavádějící“
- konstatuje se, že hodnocení je ovlivněno nárůstem obyvatel dle schválených územních plánů obcí - proč by se také nemělo stavět, jestliže je to na rozdíl od paralelní dráhy v souladu s ÚPD,

Srovnání stavů v době uvedení do provozu a k roku 2020 je zbytečné, podklady jsou neúplné a hodnotí se a srovnávají nesmyslná časová období a nesprávné stavy obyvatel.

j) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.9.

Zpracovatel konstatoval velkou aktivitu v rozvoji bydlení v souladu s územními plány, odkazuje na studie o vývoji počtu obyvatel, bohužel podklady o počtu obyvatel nejsou úplné a odhady pro rok 2020 jsou nesprávné. Zpracovatel z této skutečnosti nevyvodil žádné závěry, přestože se jedná o podklady pro hodnocení vlivů na zdraví. Tvrzení, že se s paralelní dráhou v územních plánech počítá od 70-tých let lze úspěšně pochybovat - paralelní dráha není ani v současném územním plánu a plochy pro bydlení jsou v okolí paralelní dráhy bez jakýchkoliv omezení nebo limitů. Zde se jedná přímo o rozpor s územním plánováním, nikoliv o počítání s dráhou jak tvrdí zpracovatel.

k) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.II.

Posouzení komplexní charakteristiky vlivů záměru obsahuje zásadní nepravdu a to ve vztahu ke zdraví obyvatel. Zpracovatel tvrdí údajně na základě vyhodnocení vlivů na zdraví v příloze 20 dokumentace, že „nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo“. Toto je zjevná nepravda, přijatelnou míru zdravotních rizik vymezují hygienické limity hluku a ty budou s ohledem na dokumentaci záměru překročeny a to i na obytných územích. Na této skutečnosti nemohou nic změnit ani nekomplexní studie vlivů na zdraví, které se problému překročení nebo nepřekročení zdravotních rizik z hlediska platných limitů a únosnosti záměru zcela zjevně vyhýbají.

3) Nesouhlasíme se stanoviskem v části D III

K posouzení použitých metod hodnocení

- k použitým metodám hodnocení se zpracovatel nevyjádřil,
- v případě akustických podkladů se bez vlastního názoru odkázal na hodnocení Eurocontrol a podtrhl jako zásadní sdělení Eurocontrol „předpoklady a výsledky použité k sestavení map linií hluku prezentované ve zprávě EIA mohou být považovány za spolehlivé pro účely zásadních politických rozhodnutí“. Tento závěr je ve vztahu k procesu EIA irelevantní, protože se v případě procesu EIA a navazujících správních řízení nejedná a nemůže jednat o politická rozhodnutí, natož zásadní. Nyní se posuzuje konkrétní záměr a jeho dopady na okolí, nikoliv o politická rozhodnutí.

Trváme na zásadním nesouladu mezi matematickým modelem a autorizovaným měřením ověřeným skutečným stavem, vyjádření Eurocontrol je vzhledem k jeho obsahu nepodstatné.

K variantám záměru

- zpracovatel nedoložil, že by byla zpracována nějaká varianta záměru, pouze prezentuje úvahy desítky let staré o rozvoji letiště
- žádné varianty umístění, rozsahu provozu, rozložení provozu na dráhách nebyly nikdy provedeny, předkládaný záměr je stále předkládán jako jediné možné řešení,
- žádné varianty, přesuny dopravy ani změny charakteru letiště nebyly hledány ani prověřovány. Jedná se o zjevné nesplnění požadavku MŽP i nevypořádání připomínek k dokumentaci, stanovisko zpracovatele k tomuto ignorování požadavku MŽP chybí.

C) část posudku V - vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci

K vypořádání typických připomínek podáváme následující vyjádření:

1) Stanovení maximální kapacity

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně a úplně z následujících důvodů:

- v dokumentaci není stanovena maximální kapacita,
- v dokumentaci není uvedena cílová kapacita, ale cílová kapacita záměru pro předpokládaný rok 2020, zpracovatel by měl respektovat dokumentaci,
- zpracovatel nemá oprávnění stanovovat maximální kapacitu, počet letadel, ... a přepracovávat dokumentaci, z jeho strany se nejedná o podmínky, ale změny záměru
- pokud by se všechny záměry posuzovaly podle stavu v době uvedení do provozu či doby náběhu výroby jak požaduje oznamovatel se souhlasem zpracovatele, asi by proces EIA ztratil smysl - každý by si vymyslel nějaký neškodný výchozí stav provozu,
- nárůst provozu po roce 2020 není nikde vyloučen, zjevně k němu bude zejména z ekonomických důvodů docházet,

## 2) Problematika OHP a stanovení limitů území

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně zejména z následujících důvodů:

- zpracovatel není oprávněn přepracovávat dokumentaci záměru a měnit předkládaný záměr, jeho úkolem je posuzovat předložený záměr,
- nebyl vyřešen rozpor mezi snižováním nočního provozu a návrhem na prodloužení stávajícího OHP z důvodu nočního hluku,
- úvahy o rozdílu mezi izofonami 2006 a 2020 pouze odvádějí pozornost od podstaty problému,
- zpracovatel naprosto nepochopil podstatu nejistoty měření a její uplatňování při kontrole hluku, protože nejistoty měření jdou v jeho podání a návrhu OHP v neprospěch obyvatel,
- venkovní hluk není v OHP legislativně omezen z hlediska průměrných hladin ani maximálních hladin a to v denní a noční době, vlivem nejistot měření na hranici OHP není v tomto směru pro obyvatele nic jisté,
- ohledně podmínek pro rozšíření OHP na str. 123 lze konstatovat, že požaduje blíže nespecifikovanou optimalizaci provozu, která by se „vešla“ do limitních izofon. Taková optimalizace může vést k přerozdělení provozu mezi dráhy oproti deklarovanému stavu v dokumentaci, ke kterému se vyjadřovala veřejnost.
- Zpracovatel neustále opakuje, že se sníží noční hluk, ale stejně razantně trvá na prodloužení OHP z důvodu nočního hluku. Zjevný rozpor, jedno z tvrzení prostě nemůže být pravda.
- Informace o legislativě, že dle zákona 258/2000 Sb. musí být OHP vyhlášeno v rozsahu limitní izofony, v tomto případě pouze teoreticky a zjevně špatně vypočtené, jsou klamání veřejnosti, přesvědčit se lze přímo v zákoně.

Závěrem lze konstatovat, že pokud byl návrh OHP navržen nesprávně, měla být dokumentace vrácena

k přepracování. Typická připomínka nebyla řádně vypořádána.

## 3) Problematika posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví

ad a) Nezhlednění nižších hladin hluku

Typická připomínka nebyla řádně vypořádána, odůvodnění viz část J)

ad b) Posuzované varianty

Typická připomínka nebyla řádně vypořádána, odůvodnění viz bod 4)

ad c) nárůst počtu obyvatel s kardiovaskulárními onemocněními

K odhadům počtu různých onemocnění je nutno uvést.

- nejsou hodnocena všechna rizika spojená s nadlimitním hlukem, jde pouze o výběr některých onemocnění,
- celospolečensky přijatelné riziko ohrožení zdraví je stanoveno nařízení vlády 148/2006 Sb., které zahrnuje veškeré faktory a stanovuje přijatelnou míru zátěže, zpracovatel zohledňuje pouze některá rizika a hodnocení není úplné,
- všechna neúplná hodnocení rizik jsou zatížena chybami ve vstupních předpokladech,
- doplnění dokumentace bylo provedeno v rozporu se zákonem, veřejnost se s ním nemohla řádně seznámit,
- neúplnost podkladů je problém oznamovatele, nelze jím omlouvat nedostatečnost vyhodnocení,
- všechny uváděné nejistoty všeho druhu by se měly odrazit ve zvýšené ochraně obyvatel, nikoliv v „ořezání OHP“ při stejném rozsahu provozu,
- tvrzení o nadhodnoceném posouzení není opodstatněné vzhledem k neúplnosti hodnocení a neuvažování dalších rizik spojených s omezeným větráním - protihluková okna fungují pouze při úplném vzduchotěsném uzavření, klimatizace není součástí protihlukových opatření a zhoršuje se kvalita vnitřního prostředí a to nejen z důvodů hluku. Typická připomínka nebyla řádně vypořádána.

ad d) Umíst'ování obytné zástavby do OHP

Umíst'ování staveb pro bydlení, škol a školek do OHP je natolik absurdní, že pokus o negování věty v dokumentaci o tom, že nelze splnit podmínky pro chráněný venkovní prostor staveb a že by se v OHP neměly ani tyto stavby umísťovat, nelze než odmítnout. Zvláště podivně to vyznívá v kontextu s několikrát opakovaným konstatováním, že za nepříznivé výsledky vyhodnocení je odpovědný zejména nárůst počtu obyvatel v okolí letiště. Lze dále odkázat na směrnici EU o snižování počtu obyvatel zasažených hlukem, snižování hlukové zátěže a lze si i položit otázku - co děti na zahradách mateřských škol?

Nesouhlasíme s vypořádáním připomínky,

ad f) Vnášení leteckého hluku do nových oblastí

Nezpochybňujeme platnost fyzikálních zákonů, ale nesouhlasíme s vypořádáním připomínky a nadále spatřujeme rozdíl v tom, jestli letadlo letí ve vodorovné vzdálenosti 1,5 km a více od domu nebo nad hlavou. Že se posunutím dráhy směrem ku Praze dostane hluk i do nových území je dle standardních fyzikálních zákonů zřejmé.

Typická připomínka nebyla vypořádána, účinek hluku v nově zasažených oblastech nebyl dostatečně vyhodnocen (Lysolaje, Sedlec)

ad g) Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví

Připomínka nebyla řádně vypořádána, protože: - lokality Sedlec, Lysolaje, Řepy nebyly hodnoceny ve variantě 2020-B

- nedostatek podkladů neomlouvá oznamovatele ani zpracovatele,
- chybné doplnění bylo navíc provedeno protizákonně,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- proč posuzovatel navrhuje vyškrtnutí lokalit dotčených záměrem z hodnocení není jasné, ale nesouhlasíme s tím

ad f) Únosnost vlivu hluku na veřejné zdraví

Posouzení únosnosti záměru pro dané území nebo při neznáme kapacitě záměru posouzení maximální únosnosti území pro daný záměr nebylo provedeno v dokumentaci ani v posudku, přestože

- ve stanovisku MŽP k dokumentaci je požadavek „stanovit maximální únosnost území ... ve vazbě na kapacitu záměru“,
- posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví uvádí cíl „zhodnotit míru únosnosti území“,
- podstatou celého procesu EIA je zjevně právě posouzení, zda předkládaný záměr nepřekračuje únosné zatížení území,

Zásadní vadou dokumentace i posudku je neposouzení únosnosti záměru pro lidské zdraví, které se zpracovatel dokumentace a posudku snaží nahradit pouze procesem hodnocení rizik, pro který nejsou v legislativě stanovena pravidla ani deskriptory. Proces hodnocení rizik může být považován za doplněk hodnocení vlivů na zdraví dle zák. 258/2000 Sb., nikoliv za jeho náhradu a skutečně se jedná o „akademický proces“ který sám zpracovatel degraduje výroky např. „vhodné pro základní výzkum“, „méně vhodné pro potřebu jednoznačných závěrů procesu EIA“, méně pochopitelný pro veřejnost“, Předložený proces hodnocení rizik nevytvořil podklady pro posouzení únosnosti záměru dle zák. 258/2000 Sb. ani nebyl dle tohoto zákona hodnocen. Toto je zcela zjevné z následujícího:

- hodnocení vlivů na zdraví nepracuje s deskriptory dle zákona 258/2000 Sb.,
- hodnocení neobsahuje žádný údaj o tom, kolik obyvatel žije a mělo by žít na území zasaženém nad limitním hlukem dle zák. 258/2000 Sb., a v jaké míře budou zasaženi tímto hlukem,

Vzhledem k výše uvedenému, orgány ochrany zdraví nejsou schopny posoudit záměr dle platných předpisů.

V posouzení vlivů na zdraví se zpracovatel pokouší vytvořit nový ukazatel přijatelné míry zdravotních rizik. Jeho úvahy jsou ovšem z hlediska platné legislativy zcela nezávazné, zatížené nejistotami a chybami včetně neúplnosti zohledněných rizik a nevyplývá z nich ve vztahu k únosnosti území naprosto žádný závěr. Proč nebylo provedeno posouzení dle platných deskriptorů v nařízení vlády č. 148/2006, které dle slov zpracovatele stanovují pro ČR „celospolečensky dostupné a únosné riziko“ a „jsou stanoveny v souladu s doporučením WHO“ nebylo v rámci posudku objasněno. Zpracovatel tedy dokonce sám konstatuje, že máme stanovenou míru únosného rizika na světové úrovni, ale přesto toto vyhodnocení nebylo provedeno a je uváděno, že nelze provést. Jedná se o závažné pochybení zpracovatele posudku a také nevypořádání připomínek.

Otázku únosnosti záměru na lidské zdraví se zpracovatel pokouší vyřešit zcela nesprávnou interpretací zákona o životním prostředí: „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“. Uvedená tvrzení jsou s ohledem na záměr zcela nesmyslná, přesto pro pořádek uvedeme:

- hluk opravdu není složkou životního prostředí která může být poškozena, ale je to znečišťování životního prostředí v důsledku lidské činnosti, u které se posuzuje přípustná míra,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- předpokládat na základě dokumentace splnění hygienických požadavků je vzhledem k vyznačení území s nadlimitním hlukem nesprávné,
- tvrzení, že v okolí letiště nelze ani „hypoteticky“!? usuzovat na poškození životního prostředí je zjevně nejvíce nesprávné tvrzení v průběhu 5 let trvajících procesu EIA,
- dovozovat na základě těchto „faktů“ že nebude překročeno únosné zatížení území je rovněž nesprávné, zvláště když tento problém nebyl v dokumentaci a posudku vůbec řešen.

Typická připomínka nebyla správně vypořádána.

ad g) Regulace využití území

Kritika a připomínky směřovaly proti regulaci území, která představuje zásah do vlastnických práv a byla navrhována ve prospěch podnikatelského subjektu a bez náhrady. Zpracovatel namísto obhájení požadavku, z hlediska územního plánování legitimního, akceptuje, že všechny návrhy na regulaci území byly z dokumentace vypuštěny a pak si v jiných částech posudku stěžuje na neustálý rozvoj území. Soulad záměru s územními plány je v posudku ignorován v plné míře. Typická připomínka nebyla řádně vypořádána.

ad h) Území nevhodná pro bydlení, pro školní a zdravotní účely

Tato území nejsou vyznačena v dokumentaci ani v posudku, připomínka nebyla správně vypořádána. ad i) Závěr k posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví

Tvrzení zpracovatele o dostatečné kvalitě posouzení neodpovídá skutečnosti, o čemž svědčí protiprávní doplňování posouzení i přetrvávající chyby v dokumentaci a nyní i v posudku. Podklady pro orgány státní správy jsou nedostatečné, protože nebylo provedeno posouzení dle zák. 258/2000 Sb., které je pro tyto orgány zcela jednoznačně závazné. Nedostatečnost vyhodnocení vyplývá i z tvrzení zpracovatele, že hodnocení má akademický charakter. Zcela souhlasíme s tvrzením, že využitelnost pro laickou veřejnost je malá a doplňujeme, že se to v plné míře vztahuje i na státní orgány. Typická připomínka nebyla řádně vypořádána.

4) Prověření dalších variant

Žádné varianty uspořádání drah ani varianty provozu na drahách, které by umožnily minimalizaci dopadů na okolí nebyly po dobu 5 let procesu EIA hledány, posuzovány, stejně jako nebyly hledány v rámci stávající ani navrhované územně plánovací dokumentace. Nebyl splněn požadavek MŽP a veřejnosti, typická připomínka nebyla řádně vypořádána.

5) Problematika překročení hlukových limitů

Vypořádání připomínky obsahuje citaci zákona, ale neřeší podstatu problému - zbavení obyvatel práva na ochranu zdraví a majetku. Zpracovatel pro tento zásah do lidských práv nemá naprosto žádnou oporu v územních plánech, není řádně odůvodněn, nejsou uvedeny podmínky vyvlastnění části práv, kompenzace majetkové a zdravotní újmy, ... Zpracovatel opominul, že lidé nechtějí stavět na letištní ploše, ale naopak letiště zamýšlí způsobit hluk v oblastech určených pro bydlení. Postup je zcela v rozporu s principy stavebního zákona a územního plánování. Typická připomínka nebyla řádně vypořádána.

6) Soulad s územně plánovací dokumentací (ÚPD)

Vypořádání typické připomínky není věcně správné a to z následujících důvodů:

- uvažovaný záměr nelze umístit na stávající plochu letiště DL v platném územním plánu, lze odkázat na navrhovanou změnu Z939, zjevně nepravdivé tvrzení zpracovatele,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- dokumentace obsahuje vyjádření místně příslušných stavebních úřadů z roku 2009, které je jednak neaktuální a také nesprávné, na nesprávnost vyjádření byli příslušné úřady i MŽP upozorněny,
- v důsledku vlekovacího procesu EIA jsou uvedená vyjádření po dvou letech překonaná, Zásady územního rozvoje Prahy letiště Praha Ruzyně neobsahují, změna Z939 nebyla a nemůže být v současné době schválena,
- letiště svým plánovaným provozem zasahuje do území vyznačených jako obytná a došlo by k překračování hlukových limitů, dopravní stavby takového rozsahu s negativním dopadem na kolí nelze umístit do území obytných,
- nesouhlasíme s tvrzením, že záměr který je spojen s omezením práv na ochranu zdraví, životního prostředí a majetku lze projednávat jako podklad pro územní řízení či opatření obecné povahy bez souladu s ÚPD

Typická připomínka nebyla vypořádána, zpracovatel neověřil aktuální stav v území, nesprávnosti vznikly i v souvislosti s nedodržením zákonných lhůt pro zpracování posudku.

#### 7) Plnění ekologických limitů

Postup podle zákona při zřizování OHP neznámá, že lidé uvnitř OHP nebudou vystaveni nadlimitním hodnotám hluku a že tento stav není třeba řešit. Posouzení dle zákonných limitů nebylo provedeno, připomínka nebyla řádně vypořádána.

#### 8) Doporučení WHO

Argumentace s novými a starými letišti je zcela zavádějící, protože lidé a jejich zdraví jsou stále stejní a pro oba případy doporučení WHO z hlediska ochrany zdraví platí. Pokud se zásadním způsobem rozšiřuje letišti v Ruzyni, tak to evidentně neznámá, že doporučení neplatí a pokud je nelze dodržet, tak je zjevně ohroženo zdraví obyvatel. Typická připomínka nebyla vypořádána

#### 9) Vyhlašování OHP

Dokumentace i posudek předkládají veřejnosti nesprávné informace:

- v dokumentaci je nadále nepravdivé tvrzení o shodě s obcemi na rozsahu OHP,
- v posudku je uvedeno nepravdivé tvrzení o požadavku orgánu ochrany zdraví na OHP v rozsahu limitních izofon, (požadavek orgánu není doložen, ve stanovisku MZ je pouze požadavek na objasnění rozsahu OHP nikoliv na přepracování, přepracování dokumentace je provedeno v rozporu se zákonem)
- odkazy na striktní požadavky zákona jsou zjevně nepřesné a matou veřejnost, Typická připomínka nebyla řádně vypořádána.

#### 10) Počty obyvatel

Přes upozornění veřejnosti a požadavek MŽP počty obyvatel nebyly prověřeny, ve variantě 2020-B jsou počty neúplné, odhady nesprávné. Nejedná se o neshody s jinými prognózami, ale o skutečnost, že prognózovaný stav na Suchdole k roku 2020 byl překročen již v roce 2010, což je fakt. Typická připomínka nebyla řádně vypořádána.

#### 11) Vyhodnocení kumulativních jevů

Toto vyhodnocení nebylo provedeno a zpracovatel tento fakt ani nezakrývá, typická připomínka nebyla správně vypořádána.

#### 12) Hodnota nemovitostí

Zpracovatel neřeší připomínku, pouze odkazuje na dokument, který byl předmětem připomínek a nehodnotí správnost nebo nesprávnost hodnocení. Odpověď na otázku, zda dům u dálnice nebo pod letištní drahou má stejnou hodnotu jako dům v klidné lokalitě, je zřejmá i bez studie. Typická připomínka nebyla řádně vypořádána.

### 13) Limity hluku a znečišťování životního prostředí

Obhajoba tvrzení, že limity hluku nejsou stanoveny jako limity znečištění životního prostředí, je nepřijatelná. Argumenty, které zpracovatel uvádí, jsou směsicí citací zákona a polopравdivých tvrzení, z kterých je vyvozen potřebný závěr - vyhnout se posuzování únosnosti záměru na životní prostředí, v tomto případě „za každou cenu“. Zjevné nepravdy jsou následující:

- životní prostředí nejsou jen složky ovzduší, ....a energie, ale zákon říká jasně - je to vše, co vytváří přirozené podmínky existence organismů včetně člověka,
- vytváření hluku provozem letadel by nemělo být dle zpracovatele znečištěním životního prostředí - zákon uvádí, že poškozováním životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy,

Máme tedy lidskou činnost, znečišťuje životní prostředí, máme i zvláštní předpis, máme také míru stanovenou nařízením vlády a přesto zpracovatel tvrdí, že MŽP nepřísluší posuzovat vliv hluku na životní prostředí z hlediska únosnosti a že překročení limitů hluku neznamená překračování únosného zatížení. Posouzení únosnosti záměru z hlediska zdraví by mělo být úplně samozřejmé i při neexistenci všech zákonů, argumentaci zpracovatele nerozumíme, typická připomínka však v každém případě nebyla vypořádána.

### D) Doplnění dokumentace záměru v rozporu se zákonem

Doplněná dokumentace záměru byla předložena 4.1.2010 a byly k ní uplatněny zcela zásadní připomínky ze strany dotčených orgánů i veřejnosti, které zpochybnily správnost a úplnost vyhodnocení vlivů záměru na zdraví obyvatel.

Rozsah nedostatků a chyb v doplněné dokumentaci projednávané v roce 2010 byl i pro zpracovatele posudku zjevně takový, že nebyly řešitelné bez doplnění dokumentace, což je postup jasně definovaný v zákoně č. 100/2001 Sb. - dokumentace se v zákonem stanovené lhůtě vrátí oznamovateli a opět předloží veřejnosti k připomínkování. Zpracovatel posudku dokumentaci tak jak mu ukládá zákon nejen nevrátil, ale sám přistoupil k protizákonnému doplnění a přepracování dokumentace v rámci posudku. Doplnění dokumentace je zjevné, jedná se zejména o přílohy posudku č. 5 a 6, deklarované jako „přílohy v samostatných svazcích“.

Zákonem stanovený postup byl ze strany zpracovatele posudku i dokumentace zcela jednoznačně porušen, v rámci předkládaného posudku došlo k přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel, jedné z naprosto zásadních věcí pro rozhodování o záměru.

Zpracovatel posudku v rozporu se zákonem doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru, přestože tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje. Zpracovatel posudku posuzoval dokumentaci doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.



E) Porušení termínů procesu EIA

V rámci procesu EIA nebyly splněny zákonné termíny, např. termín pro zpracování posudku byl překročen o cca 350 dnů.

F) Nevymezení záměru v územně plánovací dokumentaci

Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy ani v Zásadách územního rozvoje Prahy a je v rozporu s platným územním plánem VÚC Pražského regionu, údaje v dokumentaci jsou nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k záměru.

G) Posouzení návrhu ochranného hlukového pásma

Zcela nezákonný je postup zpracovatele při posuzování navrhovaného ochranného hlukového pásma (OHP), protože zpracovatel v rámci posudku zcela přepracoval návrh OHP - proti předané dokumentaci stanovuje jiný rozsah a nové podmínky OHP. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí přepracování dokumentace výslovně zakazuje. Tímto protiprávním zásahem dochází ke změně rozsahu dotčených obcí a území, snižuje se ochrana obyvatel před leteckým hlukem a důsledkem by byla maximální koncentrace provozu do úzkého pruhu území.

H) Nepřehlednost podkladů i výstupů procesu EIA

Důsledkem nezákonného postupu a nesprávného posudku je, že z procesu EIA nelze zjistit, komu a v jakém rozsahu hrozí omezení ochrany zdraví a dotčení vlastnických práv zřízením OHP.

I) Dodatečné vypořádání připomínek za oznamovatele

Zpracovatel vypořádal v posudku vyjádření k dokumentaci z roku 2007, která měla být vypořádána v souladu s požadavkem MŽP již v doplněné dokumentaci z roku 2009. Místo vrácení dokumentace k doplnění v souladu se zákonem EIA se zpracovatel po třech letech pokusil napravit nedostatky doplněné dokumentace.

J) Pochybení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví

Příloha 5 posudku Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví 20/Ing. DP/2009 „PARALELNÍ RWY 06R/24L-PRAHA RUZYŇĚ" (dále jen příloha 5) představuje nezákonný pokus o doplnění dokumentace a nemělo by k ní být přihlíženo v rámci posudku ani při veřejném projednání posudku. Přesto pro úplnost uvádíme a zdůrazňujeme, že ani příloha 5 neodstraňuje trvalé nedostatky v hodnocení vlivů na zdraví obyvatel. Jedná se zejména o následující problémy v hodnocení vlivů na zdraví obyvatel:

1. Neznalost rozsahu záměru, jeho okolí i vývoji území

a) nedostatečné podklady o území

- zpracovatelka vyhodnocení vlivů na zdraví (dále jen zpracovatelka) nadále pracuje s údaji z roku 2006, přičemž v území probíhá rozsáhlá výstavba a tím dochází ke zvýšení počtu

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

obyvatel. Počty osob z roku 2006 jsou zcela zastaralé a neaktuální, pro posouzení vlivu záměru již nevhodné a překonané

- MŽP bylo již v minulých letech upozorněno na problematiku neaktuálnosti posuzovaných dat, která byla způsobena protahováním procesu EIA. V roce 2011 zpracovaný posudek vycházející ze stavů v roce 2006 posuzuje stav zcela odlišný od aktuálního stavu území v okolí letiště. MŽP požadovalo aktualizaci proti stavu v oznámení k roku 2006, nyní po téměř 6 letech od oznámení záměru se stal i stav z roku 2006 již také zcela neaktuálním
- rozvoj letiště a jeho vlivy na využití území v jeho okolí (funkce pro bydlení, školy, univerzity, ústavy AV, zdravotní zařízení, ..) není vymezen v územně plánovací dokumentaci. V okolí letiště se v souladu s územními plány nadále staví především obytná zástavba či rozšiřují školské areály. K výstavbě dochází i ve stávajícím ochranném hlukovém pásmu (OHP). V územních plánech Prahy a ani Středočeského kraje není pro území kolem letiště zasaženém leteckým hlukem zaneseno a ani navrhováno omezení výstavby tak, aby cíleně docházelo ke snižování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem, počet obyvatel nadále trvale narůstá,
- počty odhadovaných osob v roce 2020 jsou zjevně podhodnoceny, např. pro Suchdol je v dokumentaci v roce 2020 prognózováno 6.524 obyvatel, ovšem tento počet byl překročen již v roce 2010, kdy ČSÚ uvádí k 31.12.2010 6.699 obyvatel. Dále jsou tyto odhady i dle sdělení zpracovatelky odhady neúplnými, některé lokality zcela chybí, např. Lysolaje, Sedlec
- zpracovatel posudku a ani dokumentace nevymezují a neomezují rozvoj a kapacitu letiště po roce 2020, rozšíření letiště o paralelní dráhu není zaneseno v Zásadách územního rozvoje a v Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy, přičemž se jedná o dlouhodobý záměr na 50 a více let s potenciálem navýšení na 400 000 a více pohybů za rok, který se posuzuje v podstatě pouze k době uvedení záměru do provozu. Jedná se o zjevné porušení principů posuzování vlivů na životní prostředí, ze zákona 100/2001Sb. (EIA) vyplývá, že záměry se posuzují při výstavbě, provozu i jejich odstraňování. Vládou ČR, Středočeským krajem ani Hlavním městem Prahou nejsou jakkoli upřesněny požadavky na kapacitu letiště, které by po řádném projednání v rámci Zásad územního rozvoje a Územního plánu Prahy odůvodnily zásah do práv na ochranu zdraví a do vlastnických práv obyvatel v okolí letiště.

b) Nedostatečné a zmatečné vymezení záměru v dokumentaci:

zpracovatel posudku k záměru i samotná dokumentace v rozporu s právními předpisy upouští od jakékoliv regulace činností v OHP, nepožaduje omezení využívání území tak, aby docházelo ke snižování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem tzn. nestavět byty, rod. domy, školy, zdravotnická zařízení,

zpracovatel posudku a dokumentace připouští zvyšování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem v rámci celého navrhovaného OHP bez ohledu na zdravotní rizika a přesouvá odpovědnost na hygienické orgány,

jednoznačný požadavek MŽP na stanovení maximální kapacity záměru nebyl v dokumentaci opět splněn. Na této skutečnosti nemůže nic změnit ani slovní ekvilibristika v posudku - nadále se posuzuje jakýsi cílový stav provozu k roku 2020, tedy v podstatě zase nejmenší možný provoz pár měsíců po zprovoznění nové dráhy. Letiště s dvěma paralelními drahami a jednou příčnou se zajisté nebuduje na stav provozu k roku 2020 (ekonomický nesmysl), jedná se o dlouhodobý záměr s neomezeným provozem na desítky let,

zpracovatelka zjevně neměla ani v dubnu 2010 k dispozici změnu návrhu OHP, kterou výslovně navrhuje až posudek a návrh stanoviska a která ve své podstatě znamená jednoznačně nižší ochranu obyvatel před leteckým hlukem oproti návrhu letiště v dokumentaci (!?). Zpracovatelka vlivu hluku na zdraví tedy posuzovala jiný stav záměru, než na který je zpracován posudek.,

obyvatelé a obce v okolí letiště jsou 5 let informováni o návrhu OHP, který byl náhle posudkem změněn, bez projednání s veřejností a s obcemi, změna návrhu vymezení OHP v rámci posudku je nepřijatelná a mate veřejnost, nový "návrh vymezení OHP" není v posudku ani vyznačen,

nadále přetrvává nedostatek podkladů z hlukových studií o nižších hladinách hluku, zpracovatelka tak nemá k dispozici úplné podklady pro hodnocení vlivů na zdraví.

Shrnutí:

V dokumentaci nejsou správné počty obyvatel v okolí letiště, není zřejmý návrh OHP, není zřejmý počet letů, není zřejmá únosnost území, záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací (ÚPD). Zpracovatelka v podstatě nemá co posuzovat a vytvářet za této situace ryze teoretické závěry o vlivu na zdraví je u tohoto dlouhodobého záměru nepřijatelné.

## 2. Nesoulad s ÚPD

Zpracovatelka posuzuje území zasažené nadlimitním hlukem, které je zjevně zatíženo jiným rozsahem a rozložením provozu na dráhách, než který je vymezen izofonou 60 dB ve schválené závazné části ÚP VÚC Pražského regionu, část "hlavní výkres" a též výkres "Doprava". Izofony neodpovídají rozložení a rozsahu provozu v dokumentaci záměru a to v noční ani denní době. V případě nové dráhy je nesoulad hlukové zátěže zcela zjevný. Dokumentace a platný ÚP VÚC vymezují co do rozsahu a organizace provozu dva zcela rozdílné záměry.

## 3. Zpracovatelka nehodnotí OHP z hlediska ochrany obyvatel

### a) nepřijatelné snížení ochrany zdraví obyvatel

Posudek v rozporu se zákonem přepracovává dokumentaci záměru a mění navrhovaný rozsah Ochranného hlukového pásma (OHP), viz str. 63 posudku s jednoznačným textem zpracovatele. Posudek mění návrh z dokumentace a zmenšuje OHP výhradně na plochu ohraničenou vypočtenými teoretickými limitními izofonami, které jsou v rozporu se skutečným a měřením potvrzeným stavem. Návrh zpracovatele zcela jednoznačně znamená snížení ochrany obyvatel před hlukem, protože provozovatel ani hygienické stanice nejsou schopni garantovat nepřekročení limitní hladiny hluku za hranicí OHP. Při stanovené nepřesnosti měření leteckého hluku +/- 3 dB nelze vyloučit překročení hluku za hranicí OHP a to až ve vzdálenosti řádově km od hranice OHP. Ve smyslu dopisu Ministerstva zdravotnictví ze dne 23. 7. 2007 č.j. 32.0-21.6.2007/23679, kde je jednoznačně v otázkách vydávání stanovisek KHS uvedeno, že nejistota měření musí jít i na základě jednání v této věci dne 9.2.2007 na Min. zdravotnictví k tíži žadatele (viz příloha s kopií dopisu Veřejnému ochránci práv), je takto vymezené OHP zcela nepřijatelné, nejistoty měření jdou k tíži obyvatel.

Z hlediska ochrany zdraví je ponechán návrh OHP, ať již původní nebo přepracovaný, ze strany zpracovatelky zcela bez povšimnutí, přestože právě rozsah a podmínky OHP jsou z hlediska zdraví obyvatel zcela zásadní a přepracovaný zcela nesmyslný návrh OHP jde proti zájmům obyvatel. Aby bylo možné garantovat hluk mimo OHP pod 50 dB, musela by být závazně uplatněna podmínka, že při kontrole dodržení hlukových limitů při měření hluku na hranici OHP nelze nepřekročit hladinu hluku 47 dB v noci resp. 57 dB ve dne

Ani tato podmínka by však v návrhu OHP nezohlednila maximální hladiny hluku v noci a jejich negativní vliv na spánek obyvatel a to i mimo OHP.

b) Nejistoty výpočtu, měření i metodiky jdou v neprospěch zdraví obyvatel

Pochybnosti a nejistoty zpracovatele, nedostatečné podklady, neúplná metodika, včetně nejistoty měření hluku jdou v neprospěch ochrany zdraví, veškerá rizika matematických modelů, odhadů, ... jdou zmenšením OHP v neprospěch obyvatel. Zmenšení OHP při stejných parametrech provozu bylo provedeno v příčném směru, délka OHP rozhodující pro rozsah provozu zůstala v podstatě zachována. Zpracovatelka zcela ignorovala fakt, že při tomto návrhu OHP, stávající legislativě a způsobech měření hluku dává návrh provozovateli k dispozici dvojnásobnou kapacitu dráhového systému proti posuzovanému stavu. Nejistota měření +/-3db představuje, převedeno na počet letů, dvojnásobek vypočteného množství pohybů, tedy astronomické číslo 550 000 pohybů za rok, aniž by provozovatel porušil hygienické limity hluku. Porušení limitů by bylo zjištěno až při naměření hladin hluku 53,01 dB resp 63,01 dB ve dne na hranici OHP .

4. Nepřezkoumatelnost dokumentace

Z dokumentace není zřejmé, která část platí, která byla přepracována a která nahrazena, co je doplnění a co všechno vlastně platí. Připomínáme, že přepracování a doplnění je v rámci posudku zákonem zakázáno stejně jako účast zpracovatele dokumentace na zpracování posudku.

5. Skoková zátěž území

Zpracovatelka zcela opominula další podstatnou skutečnost - na části území Suchdola i dalších obcí se bude jednat o skokové, jednorázové zatížení území nadlimitním hlukem z provozu v rozsahu 150 000 pohybů za rok, což může přivodit řadu velmi závažných potíží. V území se najednou objeví celoroční hluková zátěž, která již nikdy nepřestane - důsledky a zátěž pro lidský organismus jsou evidentně velmi negativní.

6. Opominutí a podcenění maximálních hladin hluku

Zpracovatel vcelku konzistentně mlčí o maximálních hladinách hluku a neustále bagatelizuje úroveň hladin pod Ln, Laeq do 50 dB, přestože i tyto hladiny hluku pro obyvatele znamenají , že v noci v tomto území přeletí kolem 25 letadel o maximálních hladinách 70 - 80 dB a jednorázový hluk ve vnitřních prostorách staveb tedy v noci i při zavřených „protihlukových“ oknech dosahuje hodnot kolem 40 dB. Maximální hladiny hluku v noci jsou evidentně nejvíce rušivý a zdraví škodlivý prvek leteckého provozu, přesto nejsou v rámci dokumentace a posudku řešeny. Maximální hladiny hluku jsou deskriptor doporučený směrnici EU právě pro hodnocení nočního hluku. Nebyly však zcela zjevně brány v potaz ani při přepracování návrhu OHP zpracovatelem posudku, protože jeho návrh při stejné intenzitě provozu jednoznačně snižuje ochranu obyvatel v okolí letiště a to i před maximálními hladinami hluku.

7. Nedostatečné, nepřesné a nesprávné hodnocení nočního hluku

Vliv nočního hluku je v rámci celého vyhodnocení vlivů na zdraví zcela nesprávně analyzován, modelován i hodnocen. Snadno doložitelná fakta jsou následující:

- noční provoz na letišti se má dle všech informací v dokumentaci snižovat - má se omezit počet nočních letů o 30 % proti roku 2008 na deklarovaných 40 za noc, předpokládají se tišší letadla,
- stávající OHP končí před zástavbou Suchdola a limity hluku za hranicí OHP nebyly překročeny ani při 49 - 57 pohybech za noc v letech 2006- 2010. Toto potvrzují

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

autorizovaná měření hluku letiště, autorizovaná měření hygienických stanic i 2 zprávy o hlukové situaci na letišti Praha- Ruzyně v letech 2006-2009 dle zák. o civilním letectví.

- rozšiřovat současné OHP nebylo nutné ani při 57 nočních pohybech na letišti a hlučnějších letadlech,
- legislativa je z hlediska výše limitů stále stejná,
- stejná zůstává stará dráha RWY 06L/24R i její osa,

Přesto se v dokumentaci a nyní i v posudku nadále navrhuje prodloužit OHP v ose staré dráhy o více než 2 km až k Vltavě a to právě z důvodu nočního hluku. Navíc nejnověji zpracovatelce vyšlo, že při stejné metodice hodnocení, stejném počtu obyvatel v daném území, stejné zastavěnosti, sníženém počtu nočních letů a při provozu tišších letadel bude počet obyvatel zasažených nočním hlukem vyšší než v roce 2006.

Přes výše uvedené zjevné zásadní nesrovnalosti mezi teoretickým hlukovým modelem, návrhem OHP, teoriemi o počtech osob a reálným ověřeným stavem, nebyl tento "hlukový paradox" vysvětlen ani odstraněn.

#### 8. Vznik OHP v minulosti

Stávající OHP bylo navrženo na základě materiálů zpracovaných stejnou odbornou firmou na hluk na letecký hluk jako současný návrh v dokumentaci. V době přípravy a vyhlášení OHP před 12 lety hlukové modely počítaly s mnohem nižším provozem, s jinými podmínkami nočního provozu (pravidlo 3+3 pohyby za noční hodinu), navíc ještě v podmínkách o 5 dB vyšších hlukových limitů. Tehdy navržené OHP ale platí dodnes a:

- prokazatelně bez problémů vyhovuje pro noční provoz i při 57 pohybech za noc,
- prokazatelně a s rezervou vyhovuje i pro denní provoz 160 000 pohybů za rok,
- přestože i v době vyhlášení OHP platil zákon 100/2001 Sb., žádná EIA neproběhla, stejně jako neproběhla ani při postupném navyšování provozu v minulých letech,
- přestože se provoz na letišti zvýšil za posledních 10 let ze 100 000 na 175 000 pohybů za rok, OHP z roku 1999 stále vyhovuje a to i při přísnějších hlukových limitech (snížení limitu o 5 dB znamená pro provozovatele možnost méně než polovičního provozu!)
- zejména denní provoz by z hlediska rozsahu současného OHP mohl být i dvojnásobný, aniž by provozovatel narazil na prokazatelné překročení limitů hluku mimo OHP,
- přes zvýšení provozu na 175% původního stavu nikoho nenapadlo ani nenutilo (při platnosti stejného zákona o posuzování vlivů na životní prostředí) posuzovat nárůst provozu na letišti Praha-Ruzyně procesem EIA.

V roce 1999 bylo evidentně rovněž navrženo předimenzované OHP neodpovídající tehdy posuzovanému provozu a nyní je opět navrhováno OHP na kapacitu, která neodpovídá deklarovanému provozu, která může být násobně vyšší než stav udávaný v dokumentaci jako cílový stav k roku 2020. Zpracovatel posudku se od provozu po roce 2020 distancuje a uvádí:

##### a) při navýšení provozu bude nová EIA

- zákon ale formuluje tuto povinnost velmi volně, neupravuje ani podmínky pro vznik této povinnosti, v minulosti to bylo provozovatelem zcela ignorováno, viz výše,
- jestliže bude vše v souladu se zákonem v důsledku rozsáhlého návrhu OHP, nebude důvod pro novou EIA,
  - posudek žádnou povinnost provést EIA zaručit, slíbit ani uložit nemůže,

b) cílová kapacita k roku 2020 je maximální kapacita

- posudek nemůže měnit nebo předefinovávat dokumentaci, zejména nemůže posuzovatel dle potřeby upravovat předmět posuzování,
- tato "kapacita" je i dle posudku maximální pouze pro proces EIA a jen k roku 2020, další roky předkládaná EIA výslovně neřeší,
- maximální nebo požadovaná kapacita letiště není nikde stanovena,

Nové posouzení EIA, jak uvádí zpracovatel posudku (str. 121) nemusí již být nikdy provedeno, protože zejména při neskokovém nárůstu provozu a velkém OHP tato povinnost provozovateli ani nevznikne. Jedná se o pokus o opakování stejného scénáře jako v roce 1999, jehož hlavním záměrem je nyní vytvořit rozsáhlé OHP.

#### 9. Hodnocení "variant"

Úvodem je nutno uvést na pravou míru název "varianta" užívaný ve vyhodnocení v příloze 5 posudku - Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví. Zcela jednoznačně se nejedná o variantu záměru, který je předkládán a hodnocen jako invariantní, ale o pouhé vytvoření druhého, zcela nereálného stavu počtu obyvatel předmětného území v roce 2020. Manipulace s pojmem varianta je velmi zavádějící pro veřejnost, protože ve vyhodnocení v příloze 5 se nejedná o hodnocení, výběr či doporučení nějaké varianty, ale o posouzení vlivů na zdraví obyvatel po realizaci předkládaného invariantního záměru a srovnání se současným stavem území. Dále k posuzování "variant":

- posuzovány jsou různé stavy území a provozu, přičemž stav z roku 2006 již není aktuální a pravdivě nevypovídá o současném stavu území (velký rozvoj bydlení v letech 2006 - 2009),
- nemá žádný význam zkoumat vliv záměru v roce 2020 na stejný počet obyvatel, jaký byl v roce 2006, protože takový stav nikdy nenastane. Vypovídací hodnota srovnání je v případě, kdy nejsou žádné varianty záměru ani provozu a nehledá se ani optimální řešení, prakticky nulová,
- vytváření teoretických stavů území, které prostě nemohou nikdy nastat, je zbytečné a jejich použití pro hodnocení vlivů záměru na zdraví z hlediska počtu osob zasažených hlukem je zcela nesmyslné.
- variantu s nárůstem obyvatel k roku 2020-B, v dokumentaci zcela zjevně podhodnoceným, dokonce nepovažuje zpracovatelka ani za nutnou doplňovat, protože "se ukázala v průběhu zpracování značně zkrslující a bez výpovědní hodnoty". Bez komentáře.
- není chybou veřejnosti ani úřadů, že oznamovatel protahuje proces EIA a není schopen předložit řádnou a aktuální dokumentaci a pořídit si podklady - vymlouvat se na nedostatek podkladů je po 6ti letech přípravy dokumentace nepřijatelné,
- opakovaně se projevuje skutečnost, že bez vymezení záměru v územní plánovací dokumentaci (ÚPD) nelze reálně posoudit záměr na stupni EIA, protože pro to prostě nejsou podklady. Zpracovatelka evidentně neví, jaký záměr má posuzovat a jaký rozvoj území je předpokládán v okolí letiště. Místo toho se utápí v teoretických úvahách typu - jestliže by byl počet obyvatel z roku 2006 (již dávno překonaný) stejný i v roce 2020, tak ...

Vyhodnocení v příloze 5 je nesmyslně založeno zejména na podivném srovnávání obyvatel zasažených hlukem v roce 2006 (stavu 5 let starého) se stavem, který nemůže nikdy nastat (2020-A). Srovnání se stavem počítajícím s reálným nárůstem obyvatel v roce 2020 (2020-B),

tedy zjevně a jednoznačně potřebné a naprosto základní srovnání, nemohla totiž zpracovatelka provést, protože po 6 letech přípravy dokumentace nemá z několika lokalit k dispozici podklady o počtu obyvatel a v jiných lokalitách jsou tyto údaje zoufale nepřesné (např. podklady v příloze uvádějí pro Suchdol odhad pro 2020B - 6524 obyvatel - skutečnost k 31.12. 2010 - 6699 obyvatel !, odhad z roku 2009 byl tedy překročen již po dvou letech ...). Hodnocení vlivu na obyvatelstvo v roce 2020 je vzhledem k fatálním chybám a použitým "předpokladům" neúplné a nepoužitelné pro rozhodování o zdraví obyvatel.

10. Závěr přílohy 5 posudku „PARALELNÍ RWY 06R/24L-PRAHA RUZYŇ“- Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, 20 /Ing. DP/2009

K jednotlivým bodům závěru přílohy 5 posudku:

ad 2) závěry jsou nepřesné a zavádějící:

- odhadovat stav v jednotlivých lokalitách Suchdola je bez znalosti závazných příletových a odletových tratí velmi problematické, zejména v případě startů jsou trasy nevypočitatelné a v posudku je dokonce uvedeno, že se počet startů nad Suchdolem má proti současnému stavu zvýšit, (odůvodňuje se tím rozsáhlost OHP, proč by tomu tak ale mělo být se již neuvádí) - zátěž jižně od letiště se sníží z minimální na ještě menší za cenu koncentrace provozu do jednoho obydleného území - jižně od letiště vadí v obydleném území cca 7% celkového provozu, na východ a západ od letiště by obyvatelům nemělo vadit 47 % provozu,

ad 3) Zpracovatelka konstatuje, že se mírně sníží zátěž území nočním hlukem. Jedná se o zjevnou nepravdu či záhadu, z dokumentace i z posudku jednoznačně vyplývá předpoklad zvýšení nejvýše rušivého nočního hluku v této oblasti a právě z tohoto důvodu se zde zásadním způsobem prodlužuje OHP, noční izofona 50 dB je prodloužena na stávající dráze o 2 km až k Vltavě. Není ani pravda, že počet nočních letů bude na hlavní dráze 06L/24R omezen na max. 40 pohybů, dokumentace uvádí 40 letů v charakteristickém dni (půlroční průměr), posudek sice uvádí max. za noc 40 letů, ale pouze plánovaných (sloty), skutečnost tedy může být opět jiná. Potvrzuje to paralelní požadavek v posudku na dodržení tzv "hlukové kvóty" odvozené právě od hranice rozšířeného OHP.

ad 4) Tvrzení, že hluková zátěž území Suchdola zůstane přibližně zachována je zjevně nepravdivé. Pokud by toto platilo, postačovala by zcela jednoznačně současná délka OHP, která vyhověla i při 57 nočních letech v roce 2008. V dokumentaci i v posudku se ale v rozporu s výše uvedeným tvrzením OHP a limitní izofona prodlužují na stávající dráze o 2 km až k Vltavě. Noční hluk je naopak jediným důvodem rozšíření území s nadlimitním hlukem a důvodem prodloužení OHP v tomto území. Plocha s nadlimitním nočním hlukem se zvětšuje, počet obyvatel zasažených nočním hlukem ale dle zpracovatelky klesá. Toto konstatování poklesu osob exponovaných hlukem o 1 479 (v příloze 5 posudku na str. 52 ) je zakončeno výmluvným otazníkem. Žádnou rozumnou odpověď na tento otazník bohužel nemáme.

ad 7) Po 6 letech přípravy dokumentace EIA nemá zpracovatelka podklady o území ohraničeném izofonami 40 - 50 dB důležitými z hlediska rušení spánku a touto skutečností obhájuje podhodnocení údajů o počtu osob rušených ve spánku. Uváděný důvod, proč nejsou k dispozici podklady, je zjevně účelový a neobhajitelný. Zpracovatel tvrdí, že hluk z letecké dopravy bude přemaskován hlukem pozadí, který je vyšší než ekvivalentní hladiny 40-45dB z letecké dopravy. Pokud by si zpracovatel uvědomil, že v noci bude venkovní hluk za oknem dosahovat 20 - 30 x za noc hodnoty 70 - 80 dB, teorie o pozadí by rázem vzala za své. Veřejnost je trvale matena uváděním údajů o průměrných hladinách hluku za 8 hodin, zde v souvislosti s hlukovým pozadím. Přemaskovat hlukem z pozadí noční průlet letadla se zatím na Suchdole, v Horoměřicích, na Bílé Hoře, v Jenči, Kněževsi, Přední Kopanině ani v rámci

EU zatím nikomu nepodařilo - lze ověřit v terénu i bez přístrojů. Zpracovatel v otázce rušení, obtěžování i zdravotních rizik pomíjí vliv maximálních hladin hluku (doporučený deskriptor dle směrnice EU právě pro noční hluk), které se zcela jasně zásadně projevují ve vnitřních chráněných prostorech budov i při průměrných hladinách 40 - 50 dB. Ořezání OHP v posudku při stejném rozsahu provozu je projevem naprosté neznalosti působení zejména nočního hluku na zdraví obyvatel. Doporučujeme zažít v ložnici dvacetkrát až třicetkrát za noc po dobu několika let jednorázový letecký hluk o max. hladině kolem 40 dB při zavřených oknech a následně teprve potom zvažovat rozsah nočního provozu v obydleném území.

Zpracovatelka uvádí, že zcela nevhodná je lokalita Na Padesátníku, kde prý dosahují max. hodnoty hluku až 80 dB. Bohužel se zpracovatel neobtěžoval zjištěním max. hodnot dle autorizovaných měření letiště např. na Starém Suchdole - i zde se totiž max. hodnoty blíží 80 dB a někdy jsou i překročeny, v Horoměřicích je situace ještě horší.

Závěr zpracovatelky neodpovídá hlukovým studiím, které jednoznačně vymezují podstatně větší území zasažené nadlimitním hlukem, navíc vychází z nesprávných údajů o obyvatelích. Tento zcela zásadní rozpor u hodnocení nejvíce nebezpečného nočního hluku se táhne celým procesem EIA již od roku 2005 a dosud nebyl odstraněn. Zdravotníci tvrdí, že počet osob zasažených hlukem se sníží, odborníci na hluk rozšiřují OPH kvůli nárůstu nočního hluku.

Zpracovatelka se snaží odvrátit pozornost od absence územního plánování a trvalého nárůstu počtu obyvatel v okolí letiště, tedy od skutečnosti, že toto území není již dávno vhodnou lokalitou pro neomezený rozvoj letecké dopravy. Zpracovatelka si vytváří pro hodnocení zcela nesmyslné vstupní podmínky a na jejich základě vyvozuje mylné závěry.

ad 8, ad 9) Zpracovatelka v bodě 8 uvádí zvýšení počtu vysoce obtěžovaných osob, v bodě 11 avizuje mírné až střední negativní vlivy na území, ale v bodě 9 překvapivě uvádí snížení rizika onemocnění chorobami srdce, krevního tlaku. Jedná se snad o léčbu hlukem? Provoz proti roku 2006 se přitom zvýší o 100 000 letů (!), počet obtěžovaných a rušených se i při nesprávných podkladech zpracovatelky také zvýší a rizika klesnou?

ad 11) Tvrzení o zlepšení situace v noční době je vzhledem k předpokládanému soustředění veškerého nočního provozu na starou dráhu - nad Horoměřice a prodloužení OHP právě z důvodu nočního hluku trvalou kuriozitou procesu EIA.

Shrnutí k závěru přílohy 5 posudku

Závěr obsahuje pouze dílčí informace zjištěné na základě zcela nesprávných a neúplných vstupních údajů, žádným způsobem nehodnotí únosnost záměru z hlediska zdraví obyvatel, zda je či není záměr přijatelný pro okolní obydlené území a za jakých podmínek. Veškeré i dílčí závěry ať již správné nebo chybné jsou samotnou zpracovatelkou relativizovány odkazy na nedostatečné podklady, nejistoty, atd.

Vyhodnocení vlivů na zdraví vypracované na základě stavu obyvatel k roku 2006 a stavu provozu pouze k roku 2020 navíc bez uvažování evidentního a prokázaného nárůstu obyvatel obsahuje věcná pochybení a vyhodnocení považujeme za nesprávné.

K) Neposouzení únosné míry zdravotních rizik

V celé dokumentaci i v posudku chybí vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, přestože je tento zákon velmi často citován. Nebylo provedeno jednoznačné vyhodnocení, zda záměr splňuje platné hygienické limity či nikoliv, v jakém případně rozsahu, kolik obyvatel bude takto postiženo a zda je překročení hygienických limitů přípustné či nikoliv a za jakých podmínek. Veškeré údaje o vlivech na zdraví jsou vztahovány



k deskriptorům, pro která není v ČR stanovena celospolečensky únosná míra ohrožení zdraví, posudek dokonce výslovně uvádí, že nehodnotí hygienické limity, které tuto míru ohrožení zdraví v ČR stanovují.

Vzhledem k tomu, že pro orgány hygienické služby nejsou relevantní teoretické modely ani akademické úvahy o dílčích vlivech hluku, ale pouze zákonem stanovené limity a ukazatele, dokumentace neposkytuje dostatek podkladů pro vyjádření příslušných orgánů ochrany zdraví ani neposkytuje podklad pro případná další řízení. Autoři se nad rámec zákona zabývají vědeckými problémy a nejistotami všeho druhu, ale základní posouzení dle platných hygienických limitů provedeno nebylo. Právě hygienické limity jednoznačně a závazně stanovují celospolečensky přijatelnou úroveň zdravotních rizik a není důvod je jakkoliv nahrazovat nezávaznými teoriemi vytvořenými na základě chybných vstupních dat. Navrhovaný vznik OHP totiž rozhodně neznamená, že pro tyto obyvatele v OHP by měla platit jiná kritéria pro hodnocení zdravotních rizik z hlukové zátěže. Většina teorií o vlivech a různých účincích na zdraví byla nebo měla být zohledněna při přípravě hlukových limitů dle nařízení vlády 148/2006, které souhrnně stanovují přijatelnou míru ohrožení lidského zdraví ať již v okolí letiště nebo komunikace. Z tohoto pohledu není vůbec zřejmé, proč se zpracovatelé pouštěli do složitých hodnocení, které nevedly a ani nemohly vést k žádným praktickým závěrům. Pokud chtěli vyvrátit správnost hygienických limitů nebo je nahradit něčím jiným, jaksi mimo rámec zákona, tak se jim to zjevně nepodařilo.

L) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplněk z dubna 2010 (příloha 1 posudku, vzhledem k množství různých posudků dále jen „posudek“)

K tomuto posudku na posudek je možné uvést:

- a) Není uvedeno, kdo byl objednatelem posudku a zda se nejedná o další doplnění dokumentace. Posudek na posudek obsahuje nové tabulky s dalšími počty obyvatel, navrhuje změny závěrů do dokumentace (?) a chybí vlastní posouzení správnosti a úplnosti vyhodnocení vlivů na zdraví.
- b) Posudek na posudek přímo konstatuje, že dokumentace byla doplňována.
- c) Vzhledem k nesplnění požadavků uvedených v bodě A), je i tento posudek na posudek zatížen neodstranitelnými chybami ve vstupních údajích, toto ovšem není v posudku na posudek uvedeno.

#### 1. Identifikace a charakterizace nebezpečnosti

- zpracovatel konstatuje, že u vlivů na zdraví nebyly uvedeny všechny negativní účinky hluku, např. dle jeho názoru chybí zhoršení řečové komunikace, synergické účinky hluku, zvýšení celkové nemocnosti, ... V dokumentaci v původním posouzení vlivů na zdraví jsou uvedeny, v doplnění z roku 2010 ne - ani zpracovatelé není jasné, k čemu se vyjadřuje,
- opakuje se zde předpoklad z dokumentace, že u leteckého provozu se nepředpokládá nízkofrekvenční hluk - není to vyloučeno, není uveden odkaz na studie, pouze se to předpokládá, přestože se proti tomuto hluku nelze chránit,
- omezit hodnocení vlivu na zdraví pouze na obtěžování, rušení spánku a kardiovaskulární onemocnění je zcela nesprávné - kde je řečová komunikace, synergie hluku, duševní zdraví, celková nemocnost, ... Hodnocení je neúplné, záměrně není provedeno hodnocení

podle hygienických limitů, které by měly zohlednit celkové působení hluku a stanovit přijatelnou úroveň rizika. Předkládané hodnocení je neúplné a nesprávné.

- mnoho teoretických informací o metodách hodnocení, které ale nebyly v dokumentaci použity - viz synergie hluku, kde je hezký příklad teoretického výpočtu, který ale nebyl v dokumentaci pro záměr vůbec využit, synergie nebyla vůbec hodnocena, přestože jsou zde přetíženy komunikace všech tříd včetně plánovaného okruhu kolem Prahy,
- zpracovatel uvádí, že i při dodržení limitů hluku je 20% obyvatel rušeno leteckým provozem ve spánku a že se před tímto rušením nelze chránit, dále uvádí podcenění vlivů u nižších hladin nočního hluku, žádné závěry však z toho nejsou vyvozeny,

## 2. Hodnocení expozice

Stejně jako v případě dokumentace obsahuje nepřesné, neaktuální a neúplné informace.

## 3. Charakterizace rizika

Není zřejmé, proč se zpracovatel stejně jako zpracovatelka přílohy 5 pokouší vymyslet (neúspěšně) nové ukazatele zdravotních rizik. Zpracovatel není a nemůže být schopen na základě neúplného hodnocení rizik posoudit, zda a jaký počet osob je přijatelný - žádný takový ukazatel není, za tímto účelem byly z hlediska celospolečensky přijatelných rizik vytvořeny v ČR limity hluku, které právě přijatelnou míru zátěže a zdravotních rizik upravují. Navíc:

- zpracovatel se výslovně distancuje od hodnocení dle hlukových limitů (str. 8),
- tvrdí, že se posuzují změny hlučnosti a počtu exponovaných obyvatel, ale celé posouzení je založeno na „zmrazení“ počtu obyvatel k roku 2006,
- počty obyvatel v tabulkách jsou opět neaktuální a navíc opět chybí některé lokality, OHP je také jiné, ...
- noční hladiny pod 45 dB, označené zpracovatelem jako rušivé, nejsou zahrnuty do hodnocení,
- píše se o variantách, které nejsou variantami, nemožná varianta bez nárůstu obyvatel je označena jako příznivější,
- zpracovatel uvádí, že snaha o přesné vyjádření rizik se „příliš nepovedla“, doporučuje pouze relativní vyjádření v % nárůstu onemocnění. proč by měla být procenta lepší než absolutní čísla vypočtená z těchto procent, není zřejmé,
- opět uvádí na str. 10, že nejsou zahrnuty osoby v pásmech pod 45 dB, a že tedy ani procenta vlastně nejsou správná.

Jedná se o dílčí, neúplné charakteristiky rizik zatížené nejistotami všeho druhu.

## 4. Analýza nejistot

Pochybnosti o správnosti uvedené v připomínkách k dokumentaci nebyly vyvráceny, ale naopak:

- nejistota u hodnocení synergie je absolutní, protože synergie nebyla provedena,
- počty osob nesprávné ve všech směrech,
- dozvídáme se, že „cílem expertízy bylo zhodnotit míru únosnosti území pro předpovídaný nárůst obyvatelstva“ a že
- „nedojde k nárůstu hlukové expozice, ale k výraznému nárůstu počtu obyvatel exponovaných hlukem“,

K tomu uvádíme:

- o únosnosti v jakékoliv podobě dokumentace ani posudek nic neříká a proto nevíme, jaký počet obyvatel je pro letiště či zpracovatele únosný, aby se letiště mohlo rozvíjet a počty infarktů byly přiměřené,
- jestliže po nárůstu počtu pohybů na letišti o 100 000 za rok (o 57%) soustředěných do úzkého pruhu území nedojde k nárůstu hlukové expozice, proč by se prodlužovalo OHP? Proč zpracovatelce i při imaginárním zmrazení počtu osob na úroveň roku 2006 stoupá v roce 2020- A počet obyvatel zasažených hlukem?

#### 5. Shrnutí výsledků, závěr

a) zpracovatel z něčeho vyvozuje, že platí pouze závěr v příloze 5 posudku, nikoliv závěry v příloze 20 dokumentace - posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z prosince 2009. Existují tedy 2 závěry posouzení vlivu hluku na zdraví a zjevně není jasné zda platí oba, jeden či některý pouze částečně. Stejně lze ovšem prohlásit i o textu v dokumentaci - platí v plném rozsahu, nebo částečně, co je doplněno a co je přepracováno - z dokumentace a posudku nelze tyto zcela zásadní věci zjistit.

b) zpracovatel navrhuje doplnit závěr posouzení vlivů na zdraví, neříká ovšem který závěr a jak by se mohl v rámci posudku změnit závěr v dokumentaci není z textu jasné již vůbec,

c) zpracovatel chybně a bez připomínek akceptuje závěry ze srovnání stavu v roce 2006 a nereálné „varianty“ 2020-A

d) zpracovatel se chybně ztotožňuje se zjevně nesprávnou teorií, že přelet letadla v blízkosti letiště je v noci přemaskován hlukem pozadí (!?) a že není třeba toto řešit,

e) přestože zpracovatel požaduje doplnit závěry o podstatné body, zpochybňuje počty obtěžovaných obyvatel, navrhuje omezení výstavby u leteckých tratí, avizuje zhoršení řečové komunikace ve školách, obytných domech, závěr posudku na posudek konstatuje, že závěry zpracovatelky lze přijmout.

Vzhledem k nedostatkům popsaným výše je posouzení vlivů na zdraví v dokumentaci, doplnění v posudku (Příloha 5) i posudek na posudek (Příloha 1) nesprávné a vlivem změn nepřezkoumatelné. Vzhledem k absenci posuzování zdravotních rizik dle zákonných parametrů a bez prověření únosnosti území pro tento typ záměru je vyhodnocení vlivů na zdraví rovněž zjevně neúplné.

#### M) Vlastní posouzení vlivů záměru v posudku

Posudek, předložený k vyjádření veřejnosti a dotčeným orgánům, a celá dokumentace jsou v části posuzování vlivů záměru na veřejné zdraví velmi nepřehledné vlivem doplňování a přepracování dokumentace. Není zřejmé, zda se posudek vztahuje k původní dokumentaci nebo k dokumentaci, která byla v rozporu se zákonem č. 100/2001 Sb. (EIA) doplněna. Není ani zřejmé, zda původní dokumentace platí či zda je nahrazena a v jakém rozsahu a které závěry jsou ve vztahu k ochraně zdraví platné.

Posudek se zabývá, jak zpracovatel sám uvádí, akademickými otázkami problematiky zdravotních rizik. Zcela záměrně opomíjí platné hlukové limity a únosné zatížení území. Posudek neobsahuje informaci o tom, zda je či není dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika ohrožení zdraví obyvatel. Únosnost území nebyla přes výslovný požadavek MŽP posouzena vůbec.

#### N) Nesprávná současná charakteristika území

Jedním ze zásadních nedostatků dokumentace i posudku je neaktuálnost údajů o současném stavu území. V roce 2008 byli MŽP i oznamovatel upozorněni na skutečnost, že posuzovaný stav v dokumentaci označený jako současný neodpovídá stavu v oznámení záměru. Připomínka byla vypořádána tak, že MŽP pro zpracování dokumentace požadovalo jako současný stav k roku 2006 v souladu s přílohou č. 4 zák. 100/2001 Sb., Náležitosti dokumentace, ČÁST C, ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, odst. 2, „Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území ...”

V doplněné dokumentaci i v posudku se pro současnou charakteristiku území používají data z roku 2006, proces EIA se protahuje vinou chyb v dokumentaci, prodlení se zpracováním dokumentace i vinou nedodržení zákonných lhůt v procesu posuzování záměru a současný stav se liší od stavu takto deklarovaného již o více než 4 roky, tedy o dvojnásobek oproti posunu mezi oznámením a dokumentací v roce 2007. Nesprávnost charakterizování současného území rokem 2006 je dále zjevná i z přílohy 6 posudku, která již při hodnocení vlivů na ovzduší pracuje s údaji o stavu území za rok 2008 (imisní pozadí, oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší).

Upozorňujeme na tento nesoulad posuzované dokumentace s požadavky zákona EIA, přílohy 4 a požadujeme zachování konzistentního přístupu MŽP k požadavku na aktuálnost charakteristiky současného stavu území a zohlednění protiprávního stavu ve stanovisku vydávaném MŽP.

#### O) Neautorizované části posudku

Přílohy č. 3 a 4 jsou bez uvedení zpracovatele, objednatele, data zpracování, podpisu a nesplňují tedy ani základní požadavky na součást posudku.

#### P) Návrh stanoviska

Nedostatky v dokumentaci a v posudku se zásadním způsobem projeví i na nesprávnosti navrhovaného stanoviska:

1. Navržené stanovisko je neobjektivní, protože zpracovatel postupoval v průběhu zpracování posudku v rozporu se zákonem a protiprávně se snažil alespoň částečně napravit chyby v dokumentaci.
2. Veškeré „garance, doporučení, podmínky, omezení ... v záměru stejně jako celé vyhodnocení vlivů a posudek jsou omezeny rokem 2020, stav po roce 2020 stanovisko neřeší, v případě dlouhodobého záměru nemají taková omezení a sliby praktický význam.
3. Formulace ve stanovisku v bodě 6, fáze přípravy ohledně způsobu vyhlášení OHP je s ohledem na využití odkazu na zákon a dopady navrhovaného opatření ryze účelová. Jejím cílem je přesvědčit dotčené obyvatele, že rozsah OHP je přesně vymezen zákonem a že rozhodnutím Úřadu pro civilní letectví mohou být automaticky bez náhrady zbaveni části svých práv na ochranu zdraví a majetku.
4. Časově omezené podmínky provozu jsou nepřesné a vzájemně rozporuplné, například v případě nočního provozu se uvádí:
  - max. počet plánovaných letů 40 za noc, (což samozřejmě připouští libovolné překročení o neplánované lety),

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- letecký provoz omezen na 5% maximálního počtu pohybů v charakteristickém dni, (toto neřeší stav po roce 2020, charakteristický den se stane proměnnou veličinou),
- letecký provoz bude plánován tak, aby nedošlo k překročení hlukové kvóty. Pojem „hluková kvóta“ česká legislativa nezná, ale je zřejmě odvozován od podmínky nepřekročení hluku za hranicí OHP, které má být právě z důvodu nočního hluku prodlouženo.

Je zjevné, že počet letů za jednu noc není nadále stanoven, není zřejmé, která podmínka je rozhodující a že po roce 2020 nebude z uvedeného platit nic.

5. Bez posouzení variant provozu na dráhách a bez znalosti optimálních tratí jsou uvedeny a požadovány preference drah.

6. Stanovisko uvádí, že teprve následně budou stanoveny příletové a odletové tratě a upraveny způsoby vzletu. Přesto navrhuje vytyčit naprosto přesně OHP dle matematických modelů v osách drah a bez ohledu na maximální hladiny hluku. Pokud není stanovena vymahatelná podmínka, že se bude létat výhradně v osách drah s maximální koncentrací hlukové zátěže a bez ohledu na to, co je pod osou dráhy za území, je celý posudkem doporučený návrh OHP z hlediska ochrany zdraví zcela nesmyslný.

7. Kompenzační opatření zcela nekonkrétní a nedostatečná, není zohledněno poškození životního prostředí, zvýšení zdravotních rizik, omezené užívání nemovitostí.

#### Q) Závěr

Z důvodů zásadních výhrad k jednotlivým částem posudku uvedeným výše nesouhlasíme s celkovým hodnocením v části VI posudku, závěry byly učiněny na základě vadné dokumentace, nesprávných vstupních údajů a za cenu porušení zákona EIA. Dokumentace, posudek a navržené stanovisko k záměru "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha-Ruzyně" jsou nesprávné a protizákonné, požadujeme přepracování navrhovaného stanoviska a následné vydání nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru.

#### Přílohy:

- dopis Ministerstva zdravotnictví ze dne 23.7. 2007, č.j. 32.0-21.6.2007/23679



KVOPP004X006



MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ

MUDr. Michael Vít, Ph.D.

náměstek pro ochranu a podporu veřejného zdraví  
hlavní hygienik ČR

V Praze dne 13. července 2007

Č.j.: 32.0-21.6.2007/23679

Vážený pane veřejný ochránce práv,

v návaznosti na Váš dopis zn. 896/2005/VOP/JC zue dne 18.6.2007 Vám sděluji, že podání ing. Karla Štěpaníka, zastupujícího občanské sdružení „VMO Brno“, jsem obdržel dne 28. 12. 2006 a následně dne 10. 1. 2007 (vyjádření k výsledkům šetření pro účely přezkumného řízení nad stanovisky Krajské hygienické stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně (dále jen „KHS“): zn. BM-1051/2004-HOK ze dne 1. 3. 2004 k závěrům akustické studie jako součástí stavebního povolení, zn. BM-3696/2004-HOK ze dne 8. 5. 2004 pro potřeby stavebního řízení a zn. BM-5123/2004-HOK ze dne 17. 5. 2004 k projektové dokumentaci pro stavební povolení na stavbu „Silnice I/42 Brno VMO Dobrovského B“).

Na základě tohoto vyjádření k výsledkům výše uvedeného šetření pro účely přezkumného řízení proběhlo dne 9. 2. 2007 na Ministerstvu zdravotnictví ČR na odboru ochrany veřejného zdraví jednání, za účasti ing. Karla Štěpaníka a MUDr. L. Bauerové, pověřené řízením odboru ochrany veřejného zdraví.

Během tohoto jednání byl s ohledem na současný vývoj situace ve věci předmětné stavby a na legislativní změny v příslušných právních předpisech objasněn postup, kterým se bude KHS řídit při vydávání závazných stanovisek podle § 77 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve věcech upravených zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

KHS nevydala prozatím v dané věci žádné nové závazné stanovisko, kromě výše uvedených, která již byla přešetřena v rámci šetření pro účely přezkumného řízení se závěrem, že nebyly shledány důvody pro zahájení přezkumného řízení.

Pokud KHS v dané záležitosti vydá nové závazné stanovisko podle § 77 zákona č. 258/2000 Sb. ve věcech upravených stavebním zákonem, bude se řídit v otázce nejistot souvisejících s výpočty a měřením hluku ustanovením § 19 odst. 3 nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. To v praxi znamená, že nejistota musí jít k tíži žadatele, který nese důkazní břemeno, a tedy, je-li právní úpravou zakotven limit hlukové zátěže 50 dB pro noční dobu, respektive 60 dB pro denní dobu a má být současně použita nejistota rovnající se 2 dB, bude KHS po žadateli požadovat doložení toho, že hluková zátěž v souvislosti se zamýšlenou stavbou nepřekročí hranici 48 dB, respektive 58 dB. Tímto se zároveň Ministerstvo zdravotnictví ztotožňuje s názorem veřejného ochránce práv, JUDr. Otakara Motejla, uvedeným v dopise ze dne 26. 4. 2006 zn. 896/2005/VOP/JC. Tato situace ale musí být vnímána v kontextu jak s případným kolaudačním řízením nebo i v rámci nově vedeného řízení, v případě, že soud rozhodne o zrušení již vydaného stavebního povolení. Další vývoj situace nelze totiž předjímat. V případě, že by soudem bylo zrušení rozhodnutí stavebního povolení a věc vrácena k novému projednání, posuzoval by orgán ochrany veřejného zdraví projektovou dokumentaci již dle nařízení vlády č. 148/2006 Sb.

Časově omezené povolení má orgán ochrany veřejného zdraví možnost vydat podle ustanovení § 31 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb. v případě, že nelze z vážných důvodů hygienické limity hluku dodržet při provozu zdroje hluku (a lze je vydat i na nové stavby). Při posuzování těchto „vážných důvodů“ bude orgán ochrany veřejného zdraví hodnotit celý vliv záměru, respektive stavby na životní prostředí.


V případě VMO lze konstatovat, že jeho realizací dojde ke snížení hlukové zátěže u velké části exponované populace, pouze v ojedinělých případech nedojde k dostatečnému snížení hlukové zátěže resp. snížení pod hygienické limity vlivem navržených opatření. Součástí žádosti o časově omezené povolení je i prokázání, že hluk bude omezen na rozumně dosažitelnou míru. Rozumně dosažitelnou mírou se rozumí poměr mezi náklady na protihluková opatření a jejich přínosem ke snížení hlukové zátěže fyzických osob, stanovený i s ohledem na počet fyzických osob exponovaných nadlimitnímu hluku. Orgán ochrany veřejného zdraví bude zkoumat i tuto část žádosti v její věcné podstatě.

Pokud nebude možno v některých ojedinělých případech hygienické limity hluku při provozu zdroje dodržet, musí investor tuto skutečnost jednoznačně prokázat a navrhnout další řešení k ochraně před hlukem, například formou protihlukových opatření.

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

O všech projednaných skutečnostech byl ing. Karel Štěpaník informován dopisem Ministerstva zdravotnictví čj. OVZ-32.1.6-28.12.06/5631 ze dne 12.2.2007, jehož kopii přikládám jako přílohu tohto sdělení.

S pozdravem



Veřejný ochránce práv  
Údolní 39  
602 00 Brno



### **Vypořádání:**

A) Požadavky MŽP byly splněny v úrovni potřebné pro proces EIA.

A)1.a) Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA

A)1.b) Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

A)1.c) Meze pro růst letiště jsou stanoveny ve formě podmínek určujících max. kapacitu a návrh OHP.

A)1.d) Maximální možný rozvoj letiště je limitován podmínkami, které stanovují max. kapacitu a návrh OHP.

A)1.e) Požadované varianty byly prověřeny a doloženy dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.

A)1.f) Různé kombinace provozu na dráhách byly prověřeny a v dokumentaci okomentovány.

A)1.g) Kumulativní vlivy byly posouzeny v rámci daném legislativou a závaznými metodami pro hodnocení vlivů na ŽP a zdraví.

A)1.h) Množství obyvatel bylo prověřeno provedeno v úrovni potřebné pro posouzení vlivů.

A)1.i) Doplněná dokumentace zohlednila veškeré relevantní připomínky a požadavky obsažené ve vyjádřeních.

Dokumentace byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno.

Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení neukládá zpracovateli doplněné dokumentace EIA vypořádat připomínky k původní dokumentaci EIA. Naopak tento zákon ukládá zpracovateli dosudku EIA vypořádat všechna došlá vyjádření k dokumentaci EIA a nerozlišuje mezi původní dokumentací EIA a doplněnou nebo přepracovanou dokumentací EIA.

A)2. Dokumentace byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno.

Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

A)3. Připomínky veřejnosti k vyhodnocení ochrany zdraví byly vypořádány odpovídajícím způsobem. Byla jednoznačně upřesněna problematika kapacity letiště, únosnosti území, nedostatečných podkladů u vyhodnocení vlivů na zdraví, neúměrného rozsahu OHP. K těmto klíčovým oblastem byla stanovena řada podmínek stanoviska EIA pro minimalizaci a eliminaci vlivů.

B) Dokumentace byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno.

B)1) Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

B)2)a) Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní

posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

B)2)b) Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA.

B)2)c) Uváděný „nekoncepční a nepromyšlený rozvoj letiště v posledních cca 50 letech, kterému napomáhá chaotické územního plánování“ není předmětem posuzování v procesu EIA. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

B)2)d) Výčet dotčených obcí zůstává stejný a nijak se nemění (viz posudek EIA). Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

B)2)e) Neposuzuje se stav „rozpracování varianty k roku 2020“, ale stav s max. stanovenými kapacitami. Opatření a podmínky procesu EIA nejsou nijak limitovány rokem 2020.

Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Hluková studie, která je přílohou dokumentace zohledňuje příslušné nejistoty výpočtu dle závazných metodik, které jdou k „tíži žadatele“ (viz příloha tohoto vyjádření) obsahuje stanovení limitních izofon.

B)2)f) Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA.

B)2)g) V procesu EIA bylo zjištěno, že za předpokladu plnění podmínek stanoviska EIA (navržených posudkem EIA), nedojde v souvislosti s realizací a s provozem uvažovaného záměru k poškozování životního prostředí tj. zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy. A to včetně vlivů hluku bez ohledu na jejich detailní zařazení.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých

obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku (viz mj. i toto vyjádření). Při stanovení limitních izofon, které OHP vymezují ovšem musely být zohledněny příslušné nejistoty výpočtu dle závazných metodik, které jdou k „tíži žadatele“ (viz příloha tohoto vyjádření).

Změna územního plánu není věcí procesu EIA, ale orgánu územního plánování. Podmínkami stanoviska EIA je uloženo zajistit potřebné podklady pro orgány územního plánování.

B)2)h) a i) Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr. Žádná podmínka stanoviska EIA není limitována rokem 2020.

B)2)j) Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD. Územní plány počítají s paralelní drahou v textových částech, v současném ÚP je v grafické části zakreslena osa paralelní dráhy.

B)2)k) Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity. Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů.

B)3) Použité metody hodnocení byly v posudku EIA vyhodnoceny jako správné, odpovídající legislativním a odborným požadavkům. Nezávislá expertiza Eurocontrol, zpracovaná na posouzení vlivů hluku tohoto záměru byla použita (a musela být použita) jako oponentní důkaz další nezávislé instituce.

Požadované varianty byly prověřeny a doloženy dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.

C)1) Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

C)2) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Rozpor mezi snižováním nočního provozu a návrhem na prodlužování stávajícího OHP z důvodu nočního hluku je v posudku EIA podrobně vysvětlen. Jedním z důvodů je i povinnost zohlednit příslušné nejistoty výpočtu dle závazných metodik, které jdou k „tíži žadatele“ (viz příloha tohoto vyjádření).

C)3) Podrobně vysvětleno v posudku EIA.

Hodnocení zdravotních rizik expozice hluku z leteckého provozu bylo zdola omezeno na nejnižší hladiny, na nichž lze prakticky rozlišit příspěvek hluku z leteckého provozu od hluku z ostatních zdrojů.

Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

Byla posuzovaná zdravotní rizika, u nichž WHO stanovila kvantifikovatelný vztah mezi expozicí a zdravotní odezvou. U ostatních, v odborné literatuře diskutovaných rizicích, zatím nebyly publikovány žádné obecně přijatelné závěry o exaktním vztahu expozice a odezvě organismu. Zdravotní parametry, které nelze objektivně kvantifikovat nelze používat pro porovnávání variant.

Umístování obytné a další specifikované zástavby do OHP není legislativou striktně zakázáno, ale jsou stanoveny legislativní podmínky pro tuto zástavbu v OHP. Tyto podmínky jsou ve zpřísněné formě zohledněny ve stanovisku EIA. Zároveň nebyl v procesu EIA, Posouzení vlivů na zdraví, oponentním posudku ani ve vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví (MZdr) nalezen důvod pro striktní zákaz z důvodů zákonných parametrů. Kromě toho byla v rámci procesu EIA stanovena území nevhodná pro bydlení (na základě max. hladin hluku, které nemají v současné době zákonný parametr), která jsou ošetřena příslušnou podmínkou stanoviska EIA).

Posudek nijak nezastírá, že v souvislosti s realizací uvažovaného záměru dojde ke změně hlukového pole.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území. A to včetně vlivů hluku.

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

V rámci procesu EIA byla stanovena území nevhodná pro bydlení (na základě max. hladin hluku, které nemají v současné době zákonný parametr), která jsou ošetřena příslušnou podmínkou stanoviska EIA).

Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity. Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů. Dále bylo provedeno Hodnocení zdravotních rizik, které umožňuje hodnotit i tzv. podlimitní expozice, tzn., umožňuje např. vyslovit negativní stanovisko k záměrům i v případě, kdy nejsou hygienické limity překračovány. Tento přístup, respektující mezinárodní doporučení WHO, tak představuje vyšší úroveň ochrany veřejného zdraví před hlukem než pouhé porovnání s hygienickým limitem dle NV. Proto i EIA výslovně požaduje tento přístup. Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

C)4) Požadované varianty byly prověřeny a doloženy dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.

C)5) Proces EIA byl proveden podle zák. č. 100/2001 Sb., nikoli podle „stavebního zákona a územního plánování“.

C)6) Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

C)7) V OHP platí pro legislativou specifikované stavby hlukové limity pro vnitřní prostory, které musí být plněny.

C)8) Uváděné doporučení WHO platí skutečně pro umístování nových záměrů na „zelené louce“, zároveň ovšem národní hlukové předpisy (zajišťující přijatelnou míru rizika) vycházejí plně z požadavků WHO s tím rozdílem, že v národní legislativě jsou závazné, zatímco WHO požaduje limity doporučené (doporučené je má i většina evropských zemí).

C)9) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

C)10) Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant by měl být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

C)11) Vyhodnocení kumulativních vlivů bylo provedeno dle možností daných legislativou, v posudku podrobně vysvětleno.

C)12) Posouzení vlivu na ceny nemovitostí bylo provedeno v úrovni potřebné pro proces EIA.

C)13) V procesu EIA bylo zjištěno, že za předpokladu plnění podmínek stanoviska EIA (navržených posudkem EIA), nedojde v souvislosti s realizací a s provozem uvažovaného záměru k poškozování životního prostředí tj. zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy. A to včetně vlivů hluku bez ohledu na jejich detailní zařazení.

D) Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

E) Vzhledem k vysoce nadstandardnímu rozsahu záměru a velmi velkému počtu vyjádření, která byla nutno vypořádat, nemohly být správně lhůty po dohodě s MŽP dodrženy.

F) Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

G) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

H) Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je

v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP. Na vlivy na zdraví a hmotné majetky nemá změna návrhu OHP žádný vliv.

I) Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení neukládá zpracovateli doplněné dokumentace EIA vypořádat připomínky k původní dokumentaci EIA. Naopak tento zákon ukládá zpracovateli dosudku EIA vypořádat všechna došlá vyjádření k dokumentaci EIA a nerozlišuje mezi původní dokumentací EIA a doplněnou nebo přepracovanou dokumentací EIA.

J) Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb.

J)1. Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

Podmínky pro specifikovanou zástavbu v OHP obsahují legislativní předpisy.

Změnu návrhu OHP se v posouzení vlivů na zdraví nijak neprojeví – nijak se nemění izofony, ze kterých vychází posouzení. OHP, ani jeho podmínky nejsou v posouzení nijak zohledněny na základě povinnosti použít závazné metody – viz podrobné vypořádání v posudku.

Návrh nového rozsahu OHP naopak vychází z požadavků většiny vyjádření obcí a veřejnosti.

Hodnocení zdravotních rizik expozice hluku z leteckého provozu bylo zdola omezeno na nejnižší hladiny, na nichž lze prakticky rozlišit příspěvek hluku z leteckého provozu od hluku z ostatních zdrojů.

I)2. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

I)3.a) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Hluková studie, která je přílohou dokumentace zohledňuje příslušné nejistoty výpočtu dle závazných metodik, které jdou k „tíži žadatele“ (viz požadavek přílohy tohoto vyjádření), obsahuje stanovení limitních izofon. Vyhodnocení měření potom probíhá dle požadavků orgánů státní správy, jehož metodika není předmětem posouzení v tomto procesu EIA. Počty pohybů jsou stanoveny podmínkami určujícími maximální kapacity.

Podmínky OHP nejsou v posouzení vlivů na zdraví nijak zohledněny z důvodu povinnosti použít závazné metody – viz podrobné vypořádání v posudku

Hladina maximálního akustického tlaku není jako deskriptor pro posuzování hluku z dopravy stanovena nebo doporučena ve formě národního hlukového limitu ani žádnou směrnicí EU

(Směrnice č. 2002/49/EC, která pouze umožňuje tento deskriptor použít, zejména, pokud jsou na něj navázány tzv. mezní hodnoty, což v ČR nejsou - viz příloha I Směrnice). Maximální hladiny hluku z leteckého provozu byly prověřeny v rámci oznámení EIA, které je nedílnou součástí procesu EIA a na základě jejich posouzení byly stanoveny oblasti nevhodné pro bydlení (významné vlivy maximálních hladin hluku) – viz příslušná podmínka. To, že v současné době nemají stanoven zákonný limit není chybou procesu EIA. Stanoveny byly, byly určeny oblasti s významnými vlivy, které byly ošetřeny příslušnou podmínkou.

I)3.b) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Hluková studie, která je přílohou dokumentace zohledňuje příslušné nejistoty výpočtu dle závazných metodik, které jdou k „tíži žadatele“ (viz požadavek přílohy tohoto vyjádření), obsahuje stanovení limitních izofon. Vyhodnocení měření potom probíhá dle požadavků orgánů státní správy, jehož metodika není předmětem posouzení v tomto procesu EIA. Počty pohybů jsou stanoveny podmínkami určujícími maximální kapacity.

I)4. Původní dokumentace byla vrácena k přepracování. Přepracovaná dokumentace byla vydána jako komplexní dokument – tedy i včetně nezměněných dat a to je pro proces EIA naprosto dostatečné. Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je také v posudku uvedeno.

I)5. „Skoková“ zátěž nebyla nijak opominuta – příslušné metodiky pro hodnocení vlivů na zdraví s ní počítají. Zároveň se nepočítá s provozem na maximální kapacity v době uvedení záměru do provozu.

I)6. Hladina maximálního akustického tlaku není jako deskriptor pro posuzování hluku z dopravy stanovena nebo doporučena ve formě národního hlukového limitu ani žádnou směrnicí EU (Směrnice č. 2002/49/EC, která pouze umožňuje tento deskriptor použít, zejména, pokud jsou na něj navázány tzv. mezní hodnoty, což v ČR nejsou - viz příloha I Směrnice). Maximální hladiny hluku z leteckého provozu byly prověřeny v rámci oznámení EIA, které je nedílnou součástí procesu EIA a na základě jejich posouzení byly stanoveny oblasti nevhodné pro bydlení (významné vlivy maximálních hladin hluku) – viz příslušná podmínka. To, že v současné době nemají stanoven zákonný limit není chybou procesu EIA. Stanoveny byly, byly určeny oblasti s významnými vlivy, které byly ošetřeny příslušnou podmínkou.

I)7. Problematika rozsahu limitní izofony nočního hluku je v posudku dostatečně vysvětlena. Na uvedeném „hlukovém paradoxu“ se mj. podílí i problematika nutného zohlednění příslušných korekcí ve výpočtu limitní izofony, které jdou k „tíži žadatele“ (viz příloha tohoto vyjádření). Vyhodnocení měření potom probíhá dle požadavků orgánů státní správy, jehož metodika není předmětem posouzení v tomto procesu EIA.

I)8. Vyhlášení OHP není předmětem posuzování EIA – viz příl. č. 1 k zák. č. 100/2001 Sb.

Letiště dosud nemělo stanovenou max. kapacitu. Podmínku, která stanovuje max. kapacitu musí správní úřad zohlednit při dalších rozhodnutích (v tomto případě územní rozhodnutí) dle § 10 odst. 4 zák. č. 100/2001 Sb. Dále musí kontrolovat její plnění. Předmětem EIA (tedy

nové EIA) jsou pak: „změny záměru uvedeného v příloze č. 1 k tomuto zákonu kategorii I, pokud má být významně zvýšena jeho kapacita a rozsah nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání“ - § 4 odst. 1 písm. b). Požadavek na zvýšení podmínkou stanovené max. kapacity lze považovat za „významné zvýšení kapacity“.

Podmínkou stanoviska EIA uložená maximální kapacita záměru je tedy základním limitem záměru. Lze souhlasit s tezí vyjádření, že podmínka pro striktně vymezený návrh OHP je dalším základním limitem záměru.

I)9. V Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví byly použity výpočtové varianty, jedná se běžný postup, v tomto případě dokonce postup vyžádaný orgánem ochrany veřejného zdraví a podle tohoto požadavku také zpracovaný.

Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

I)10. Příletové a odletové tratě nejsou zdrojem významných hladin hluku a nemají vliv na limitní izofony.

V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky pro každou noční dobu jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přílet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Hluková kvóta je interní opatření letiště, které jde nad rámec ostatních podmínek (upřednostnění méně hlučných letadel na základě letištních poplatků).

K) Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity. Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů. Plnění hlukových limitů je pak plněním přijatelné míry rizika – viz podrobné vypořádání v posudku EIA.



Hodnocení zdravotních rizik umožňuje hodnotit i tzv. podlimitní expozice, tzn., umožňuje např. vyslovit negativní stanovisko k záměrům i v případě, kdy nejsou hygienické limity překračovány. Tento přístup, respektující mezinárodní doporučení WHO, tak představuje vyšší úroveň ochrany veřejného zdraví před hlukem než pouhé porovnání s hygienickým limitem dle NV. Proto i EIA výslovně požaduje tento přístup.

Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010 byl objednan zpracovatelem posudku EIA dle § 9 odst. 4. Tento dílčí podklad byl objednan proto, že zpracovatel posudku je autorizovanou osobou pro EIA, není však autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik expozice hluku a osobou způsobilou pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, což je zpracovatel citovaného oponentního Posudku na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010.

L) Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném svém ustanovení neukládá povinnost uvedení objednatele v dílčím podkladu.

Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010 byl zpracován příslušně autorizovanou osobou a jeho správnost potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

M) Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Přepracovaná dokumentace byla vydána jako komplexní dokument – tedy i včetně nezměněných dat a to je pro proces EIA naprosto dostatečné.

Posouzení dle zákona č.258/2000Sb., tedy porovnání s hygienickými limity bylo provedeno vč. stanovení průběhu limitních isofon.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

N) Současná charakteristika území byla provedena dle zák. č. 100/2001 Sb. Kromě toho by se žádná jiná charakteristika území (např. ta, která je požadovaná ve vyjádření) nijak neprojevila na závěrech procesu EIA a na formulaci jeho podmínek, které jsou jediným výstupem procesu EIA.

O) Zákon č. 100/2001 Sb. nijak nespécifikuje zda vůbec, případně jakým způsobem mají být vyžádané podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb. publikovány.

P) Žádná podmínka návrhu stanoviska EIA není limitována rokem 2020.

Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Podmínky návrhu stanoviska EIA a následně stanoviska EIA pro konkrétní noc jsou naprosto jednoznačné:

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přilet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Podmínkami stanovený systém preference drah je výsledkem procesu povinné minimalizace vlivů na ŽP a lidské zdraví v celém procesu EIA.

Přiletové a odletové tratě nejsou zdrojem významných hladin hluku, nemají vliv na limitní izofony, a proto mohou být řešeny tímto způsobem. Podmínkou je uloženo navrhnout tyto tratě mimo souvislou zástavbu, dodržování kontrolovat a porušení sankcionovat.

Kompenzační opatření jdou významně nad rámec legislativních povinností a povinností procesu EIA.

Q) Uváděná komplexní nesprávnost a protizákonnost nebyla během procesu EIA provedeného podle zák. č. 100/2001 Sb. za účasti příslušně autorizovaných osob zjištěna.

Vypořádání k příloze:

V příloze je uveden dopis MZdr veřejnému ochránci práv k akustické studii a projektové dokumentaci pro stavební povolení na stavbu „Silnice I/42 Brno VMO Dobrovského B“. V dopise uvedený záměr se nijak netýká uvažovaného záměru v tomto procesu EIA. V dopise se upozorňuje na nutnost zohlednění nejistot výpočtu při zpracování akustické studie – obdobně jako to bylo provedeno v akustických studiích v tomto procesu EIA, vyplývá to i ze závazných metodik. Dále se zde popisuje postup, kdy nelze z vážných důvodů dodržet hygienické limity hluku, což není případ záměru v tomto procesu EIA.

### **MČ Praha – Zličín**

Nemá připomínky.

### **Obec Ořech**

Nemá žádné připomínky, požadavek obce Ořech byl vzat v úvahu a byl zapracován do řešení.

### **Obec Stehelčevy**

Nemá výhrady.

## **Středočeský kraj**

Středočeský kraj nesouhlasí se závěry posudku záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ a trvá na nesouhlasném vyjádření k záměru z důvodu nevhodné koncentrace negativních vlivů v hustě obydleném území.

### **Vypořádání:**

Mezinárodní letiště celostátního významu nutně vyvolá koncentraci negativních vlivů. Uvažovaný záměr již svou podstatou umožňuje snížit tyto vlivy, protože umožní mnohem lépe optimalizovat provoz z důvodu minimalizace vlivů na ŽP. Jednak odpadne nutnost čekání letadel nad Prahou a Středočeským krajem na přistání, jednak odpadne nutnost používání dráhy s nejméně významnými vlivy na ŽP v případě údržby a opravy hlavní dráhy. Zároveň se významně zvýší bezpečnost leteckého provozu.

Vlivy na životní prostředí se po realizaci uvažovaného záměru dotknou území s řádově jednotkami tisíc obyvatel, při pokračování stávajícího stavu pak území s několika sty tisíci obyvatel.

Pokračování stávajícího stavu (např. z teoretického důvodu vydání záporného stanoviska EIA) nemá nijak omezen počet pohybů letadel, a to ani v noci a nemá ani omezen případný návrh nového ochranného hlukového pásma. To se jeví jako kritické zejména s ohledem na možnou privatizaci, kdy budoucí soukromý vlastník bude mít logicky prioritní zájem na maximálním využití stávajícího dráhového systému.

V rámci procesu EIA uvažovaného záměru byly stanoveny podmínky striktně minimalizující všechny významnější vlivy na ŽP a zdraví. Nejméně významnější jsou vlivy hluku v noční době, které budou v souvislosti s realizací uvažovaného záměru minimalizovány na nejnižší možnou míru včetně uzavření letiště pro letecký provoz po většinu noci, což by pokračování stávajícího stavu neumožnilo.

Z hlediska navazující dopravy je uloženo koordinovat výstavbu dalších úseků SOPK a kolejových napojení letiště jak rychlodráhou, tak metrem.

Na základě posouzení vlivů na ŽP v rámci tohoto procesu EIA je z hlediska koncentrace negativních vlivů na ŽP podstatně vhodnější realizace uvažovaného záměru než pokračování stávajícího stavu.

## **Obec Svárov**

A) Zpracovatel posudku nehodnotil úplnost dokumentace a to zejména ve smyslu požadavků Ministerstva životního prostředí (MŽP), Ministerstva zdravotnictví (MZ) a vypořádání připomínek veřejnosti, které vyplynuly z projednávání dokumentace v r. 2008.

### **1. Nesplnění požadavků MŽP**

MŽP ve svém stanovisku z 13.3.2008 pod zn. 21550/ENV/08 MŽP na úvod uvedlo „zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přeprocovávat ani ji doplňovat, je nutné tuto dokumentaci doplnit tak, aby zpracovatel posudku měl k dispozici veškeré údaje“ a požadovalo doplnit dokumentaci např. o:

- a) stanovit maximální kapacitu a limity záměru - nebylo splněno
- b) stanovit maximální únosnost území - nebylo splněno
- c) stanovit meze pro růst letiště - nebylo splněno

- d) vyhodnotit maximální možný rozvoj letiště - nebylo splněno
- e) prověřit a doložit varianty (dráhy, nákladní dopravy, přeměny letiště) - nebylo provedeno
- f) variantně posoudit různé kombinace provozu na dráhách - nebylo splněno
- g) vyhodnotit kumulativní vlivy - nebylo provedeno
- h) prověřit množství obyvatel - nebylo provedeno
- i) vypořádat veškeré připomínky a požadavky ve vyjádřeních k dokumentaci - nebylo splněno

Na závěr MŽP opakovaně uvádí „Doplňená dokumentace musí zohlednit a vypořádat veškeré relevantní připomínky a požadavky obsažené ve vyjádřeních ...”.

Posudek se k jednotlivým požadavkům ani k vyjádření MŽP jako celku nevyjadřuje, toto stanovisko, nejdůležitější pro hodnocení doplnění dokumentace, není v posudku ani uváděno.

Je zjevné, že bez splnění výše uvedených požadavků na doplnění nelze v podstatě záměr vůbec posoudit a navrhnout stanovisko k záměru. Že požadavky MŽP nebyly při doplnění dokumentace splněny, je naprosto zjevné ze samotného textu posudku, viz např. protizákonné doplňování dokumentace až v rámci posudku, zjevné dlouhodobé obcházení únosnosti území, přepracovávání dokumentace (návrhu OHP), dodatečné vypořádávání připomínek z projednání v roce 2008 až v rámci posudku, pokus nějak naformulovat pro účely posudku maximální kapacitu, nesprávné a neúplné počty obyvatel v dokumentaci i v příloze 5 posudku, atd. Zpracovatel posudku ani přes porušení zákona (termín, doplňování dokumentace) neobhájil úplnost a správnost dokumentace.

## 2. Nesplnění požadavků Ministerstva zdravotnictví

MZ jako dotčený úřad ve svém vyjádření (str.419 posudku) doporučuje v rámci posudku doplnit hodnocení zdravotních rizik o další variantu, aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, objasnit rozsah navrhovaného pásma a předložit podklady k limitním nočním izofonám. K tomuto doporučení je nutno uvést:

- doporučení MZ se zjevně netýká pouze informací vyplývajících z dokumentace, ale je požadováno vypracovat novou variantu a aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, evidentně se požaduje změna a doplnění dokumentace. MZ doporučuje provést doplnění, které zákon 100/2001 Sb. výslovně zakazuje a na zákaz doplňovat dokumentaci v rámci posudku byl oznamovatel výslovně upozorněn MŽP, viz výše. MZ nemůže ve svých doporučeních a požadavcích vyžadovat porušení zákona a i v případě, že by toto učinilo, nelze tato protizákonná doporučení ze strany zpracovatele akceptovat. Odpovědnost za zpracování posudku v souladu se zákonem nese zpracovatel bez ohledu na doporučení MZ.
- ve vztahu k ochrannému hlukovému pásmu (OHP) nebyla MZ požadována jeho změna nezákonně provedená v rámci posudku, ale pouze objasnění velikosti OHP, odkazy na požadavky MZ a dikci zákona jsou v tomto směru irelevantní,
- srovnání stejným způsobem teoreticky vypočtených izofon z roku 2006 a 2020 naprosto neřeší podstatu problému na který upozorňuje veřejnost, protože se jedná zejména o rozpor mezi stavem izofon z roku 2006 a 2020 a autorizovaným měřením zjištěnými hladinami hluku v letech 2007 - 2010, které potvrdily dostatečný rozsah stávajícího OHP.

Zpracovatel v případě vyjádření MZ nepožadoval vrácení dokumentace k doplnění a v rozporu se zákonem dokumentaci sám doplnil a dokonce přepracoval nad rámec požadavku MZ.

### 3. Nevypořádání připomínek

Připomínky veřejnosti k vyhodnocení ochrany zdraví nebyly v doplněné dokumentaci předložené veřejnosti vypořádány, zpracovatel posudku opět nepožadoval vrácení dokumentace k doplnění. Nevypořádané připomínky veřejnosti se týkaly např. kapacity letiště, únosnosti území, nedostatečných podkladů u vyhodnocení vlivů na zdraví, neúměrného rozsahu OHP a bylo na ně opakovaně upozorněno při projednání v roce 2010.

Přestože byl zpracovatel posudku v připomínkách k doplněné dokumentaci na chyby v dokumentaci, nesplnění požadavků dotčených orgánů a nevypořádání připomínek upozorněn, nepožadoval doplnění dokumentace a přestože zpracovatel v rozporu se zákonem dokumentaci doplnil a přepracoval, je nadále neúplná.

B) Nedostatečné a nesprávné vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel

viz příloha

C) Posudek nesprávně hodnotí dokumentaci jako úplnou a správnou.

Dokumentace nebyla zpracována v souladu se zákonem 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (zák. EIA) a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti. Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

1)část posudku I

Jsou uvedeny nesprávné údaje pod názvem kapacita záměru. Údaje v posudku

- nepředstavují kapacitu záměru nebo cílovou kapacitu, ale z dokumentace je zřejmé, že se jedná pouze o „cílovou kapacitu záměru pro předpokládaný rok 2020“, tedy pouze o jakýsi provozní stav, který může být kdykoliv překročen. S otázkou kapacity záměru nemá tento provozní stav nic společného.
- kapacita záměru byla předmětem připomínek k dokumentaci i k doplněné dokumentaci, nebyly vypořádány
- uvedené kapacity i dle zpracovatele posudku nejsou kapacity maximální, ale pouze se „v rámci procesu EIA považují za maximální,
- nejedná se o maximální kapacitu ani o kapacitu stanovenou na základě stanovení maximální únosnosti území pro daný záměr,
- nejedná se o kapacitu, která by byla projednána a schválena v rámci ÚPD, nebo odvozena od potřeb ČR nebo vyplývala z PÚR ČR,
- v celé dokumentaci ani v posudku není ani náznakem uvedeno, že deklarované parametry provozu k roku 2020 nebudou v následujících letech překročeny,

Z výše uvedeného je zcela zřejmé, že dokumentace stále neodpovídá zák. EIA a požadavku MŽP „jednoznačně stanovit maximální kapacitu a limity záměru“ na doplnění dokumentace, nebyly ani vypořádány připomínky veřejnosti k tomuto bodu. Toto pochybení je mimořádně závažné v souvislosti s neposuzováním únosnosti území v dokumentaci i v posudku.

2) část posudku II Posouzení dokumentace

a) Nesouhlasíme s vyhodnocením úplnosti dokumentace z těchto důvodů:

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- nebyly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZ) z roku 2010 na doplnění doplněné dokumentace ani oprávněné připomínky občanů a obcí z roku 2010,
- dokumentace nemá dostatečnou vypovídací schopnost (viz požadavek MZ z 15.2.2010 na použití nových metod a postupů hodnocení vlivů,
- dokumentace byla ve fázi zpracování posudku doplňována a přepracována, tato skutečnost je v posudku zamlčena,
- porovnání variant nemůže být dostatečné, protože žádné varianty drah, jejich umístění nebo rozsahu provozu nebo rozložení provozu na drahách nebyly hodnoceny. Byly posouzeny pouze „varianty“ 2020-A a 2020-B, které se liší nikoliv v záměru, ale pouze v předpokládaném počtu obyvatel v území, které jsou porovnávány se stavem provozu a území v roce 2006. Nutno uvést, že rok 2006 není navíc stavem v době oznámení záměru jak požaduje zák. EIA. „Varianta“ 2020-A je navíc pro hodnocení zjevně zcela zbytečná - pracuje se stavem obyvatelstva k roku 2006 i pro rok 2020, tedy se situací, která již nikdy nemůže v roce 2020 nastat.

Stanovisko zpracovatele je nesprávné, což potvrzují přílohy 5 a 6 posudku.

b) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.2.

- zpracovatel přímo v posudku uvádí, že v dokumentaci nebyla stanovena maximální kapacita,
- namísto konstatování pochybení však zpracovatel o své vůli zavádí „pro další část procesu“ termín „maximální kapacita“ a to přejmenováním cílové kapacity záměru pro předpokládaný rok 2020,
- zpracovatel namísto konstatování nedostatků upravuje záměr předkládaný v dokumentaci a to v jeho základních parametrech a posouvá se do role zpracovatele dokumentace,
- zpracovatel objektivně nehodnotí, ale napravuje a omlouvá chyby oznamovatele, Stanovisko k tomuto bodu je nesprávné, neobjektivní a nepřijatelné.

c) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.5

Z přehledu vývoje letiště v posudku i v dokumentaci je zcela zjevný nekoncepční a nepromyšlený rozvoj letiště v posledních cca 50 letech, kterému napomáhá chaotické územního plánování. Namátkou lze z minulosti uvést:

- rozhodovalo se mezi výstavbou dráhy 04/22 a 06/24, zvolena výstavba 04/22, nyní uzavřena, protože v ose dráhy jsou Hostivice, investice zmařena
- modernizovala se 13/31, nyní se zavírá, v ose je nyní kupodivu Praha, investice nevyužita,
- opět se projednává 06/24, která byla kdysi považována za horší řešení než 04/22, nyní je to to nejlepší řešení,
- ad hoc se stavěly terminály na 22 mil pasažérů, přestože kapacita drah je údajně menší a nová dráha nebyla projednána,
- úspěšný prodej pozemků pod novou dráhou a jejich opětovný nákup, zjevný ztrátový obchod,
- vlivem špatného územního plánování nejsou vymezeny plochy pro rozvoj letiště, v celém okolí se průběžně staví obytné domy,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

Minulost letiště dokládá potíže rozvoje letiště v zastavěném území, což se projevuje neustálými změnami dráhového systému při vynaložení nemalých finančních prostředků. Současný stav je v tomto směru dokonce ještě horší:

- PÚR nevynechává rozvoj letiště, navíc dle rozhodnutí ústavního soudu nemůže PÚR obsahovat záměry nepřezkoumatelné v Zásadách územního rozvoje,
- Zásady územního rozvoje Prahy neobsahují letiště ani jeho rozvoj,
- platný územní plán neobsahuje potřebné plochy pro výstavbu paralelní dráhy, nevynechává rozvoj letiště,
- platný ÚP VÚC Pražského regionu předpokládá jiný záměr než je posuzovaný v dokumentaci,
- procesem EIA se posuzuje záměr, který není vymezen v ÚPD Prahy,
- dokumentace neobsahuje aktuální vyjádření o vztahu k ÚPD, vlivem nedodržení lhůt pro vypracování posudku stanoviska příslušných úřadů neodpovídají skutečnému stavu ÚPD,

Z požadavku na oznámení záměru, které má obsahovat aktuální informaci o vztahu k územnímu plánování a z logiky věci lze předpokládat že soulad s ÚPD je u podkladu pro územní rozhodování (EIA) téměř samozřejmostí, a že nikdo nebude absolvovat proces projednávání záměru dle stavebního zákona od konce, zvláště v případě, že se jedná o omezení práv na ochranu zdraví a majetku obyvatel. Navrhovat omezení těchto práv, aniž byl záměr řádně projednán procesem územního plánování, je nepřijatelné stejně jako laxní přístup a bagatelizace problému ze strany zpracovatele.

d) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.8

- není zřejmé, zda členění obcí do kategorií A - C je platné, zpracovatel se rozhodl, (posudek str. 63), že zmenší rozsah OHP,
- protizákonná změna dokumentace (konkrétně přílohy 16 dokumentace) v tak velmi závažné oblasti je nepřijatelná a nepřípustná

bylo nutné konstatovat neplatnost dokumentace v této části nebo upustit od protiprávních změn dokumentace.

e) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.II.1 Ochranná pásma

- zpracovatel účelově přeformulovává požadavky MŽP a MZ pouze na jakýsi základní požadavek rozpracování varianty k roku 2020, toto neodpovídá skutečným požadavkům dotčených orgánů,
- odkazuje se na podrobný návrh OHP v příloze 16 dokumentace,

Ve stanovisku k této části na str. 63 ale přitom zpracovatel přímo přepracovává dokumentaci - přílohu 16, a uvádí „bylo v rámci posudku provedeno zásadní zmenšení rozsahu navrženého OHP a byly nalezeny podmínky pro jeho jednoznačné vymezení“ K tomu je třeba uvést:

- přepracování dokumentace je zákonem zakázáno, zpracovatel posudku mění předloženou dokumentaci,
- v dokumentaci a v posudku jsou dvě různá OHP,
- OHP není řádně v posudku vyznačeno,
- dotčené orgány, veřejnost i zpracovatelé posouzení vlivů na zdraví se vyjadřovali a posuzovali jiné OHP než by mělo být nyní platné dle posudku,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- zpracovatel nevyvrátil připomínky k nesprávnosti limitních izofon, které nadále neodpovídají posuzovanému rozsahu provozu,
- zpracovatel posudku není zcela zjevně obeznámen s podstatou OHP, kontrolou dodržování podmínek OHP a dopady nejistoty měření hluku na vymezené OHP i jeho okolí,
- není zřejmé, jakou úvahou a jakým podnětem byl veden zpracovatel k přepracování návrhu OHP, protože tento požadavek nevyplývá z posouzení vlivů hluku na zdraví obyvatel ani není požadován MZ ve vyjádření z 15.2.2011 k dokumentaci, nevyplývá ani ze znění citovaného zákona,
- z hlediska obyvatel snižuje při zachování stejného leteckého provozu ochranu zdraví obyvatel, zejména s přihlédnutím k nejistotám měření a zachování délky OHP, která je rozhodující. Podrobněji v příloze 1 vyjádření.

Nesouhlasíme s přepracováním návrhu OHP zpracovatelem, které znamená snížení ochrany zdraví.

f) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.II.4 Provoz - Letecká doprava

- platí výhrady k neuvedení maximální kapacity, viz bod a),
- poznámka č. 2 na str. 71 je nesprávná, MŽP nepožadovalo cílovou kapacitu, žádný takový pojem zákon EIA nezná,

Nesouhlasíme se stanoviskem k této části, které se vztahuje k leteckému provozu z důvodů uvedených v bodě a) a b2)

g) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část C

- dokumentace ničím nedokládá, že hlukové zatížení není znečišťováním nebo poškozováním životního prostředí, zpracovatel uvádí nesprávnou informaci v posudku a navíc ani toto absurdní tvrzení nerozporuje,
- únosnost záměru pro dané území, zejména z hlediska zdraví obyvatel, nebyla vůbec posuzována,
- příčina nedohody s obcemi spočívala zejména v tom, že rozvoj letiště byl a je nadále neomezený a předimenzované OHP, jehož hranice může provoz reálně omezit, umožňuje využít velké OHP k podstatně většímu leteckému provozu, než je posuzovaný v dokumentaci,
- zřízení OHP neznámá pro obyvatele menší hluk nebo vyřešení problémů s hlukem, zřízením OHP by byli trvale zbaveni části svých práv na ochranu zdraví a majetku,
- dotčení obyvatelé nyní žijí na území určeném dle platných územních plánů pro bydlení, žádná změna územních plánů není navrhována a umísťovat do takového území stavbu, která znehodnotí podmínky pro bydlení je nepřijatelné,

Zpracovatel nesprávně hodnotí dokumentaci a obhazuje její nedostatky.

h) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.1

- tato část přebírá závěry a stanoviska z dokumentace a z přílohy 1 posudku, kde jsou vlivy na zdraví hodnoceny nesprávně a na základě nedostatečných podkladů, blíže viz příloha 1 vyjádření.

i) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.3.



Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- zpracovatel nezjistil nedostatečné podklady v hlukových studiích nutné pro posouzení vlivů na zdraví, přestože si na tuto skutečnost zpracovatelka vyhodnocení vlivů v dokumentaci stěžuje a odůvodňuje tím nesprávnost (podhodnocení) jejích výsledků,

Hodnocení podkladů je nesprávné a dále k části Hluk z leteckého provozu:

- vlivem časového prodloužení procesu EIA prakticky splývá stav v době uvedení do provozu se stavem k roku 2020, jejich srovnání ztrácí praktický význam, navíc termín uvedení do provozu předpokládaný v dokumentaci (2012) nelze dodržet, což je zcela zřejmé,
- správně uvedeno, že zhodnocení dopadů hluku by mělo vycházet z porovnání počtu obyvatel vystavených hluku v obou časových horizontech, ke škodě věci však toto při vyhodnocení vlivů na zdraví provedeno nebylo, zpracovatelka toto srovnání označila za zavádějící
- konstatuje se, že hodnocení je ovlivněno nárůstem obyvatel dle schválených územních plánů obcí - proč by se také nemělo stavět, jestliže je to na rozdíl od paralelní dráhy v souladu s ÚPD,

Srovnání stavů v době uvedení do provozu a k roku 2020 je zbytečné, podklady jsou neúplné a hodnotí se a srovnávají nesmyslná časová období a stavy obyvatel.

j) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.9.

Zpracovatel konstatoval velkou aktivitu v rozvoji bydlení v souladu s územními plány, odkazuje na studie o vývoji počtu obyvatel, bohužel podklady o počtu obyvatel nejsou úplné a odhady pro rok 2020 jsou nesprávné. Bohužel z této skutečnosti nevyvodil žádné závěry, přestože se jedná o podklady pro hodnocení vlivů na zdraví. Tvrzení, že se s paralelní dráhou v územních plánech počítá od 70tých let lze úspěšně pochybovat - paralelní dráha není ani v současném územním plánu a plochy pro bydlení jsou v okolí paralelní dráhy bez jakýchkoliv omezení nebo limitů. Zde se jedná přímo o rozpor s územním plánováním, nikoliv o počítání s dráhou jak tvrdí zpracovatel.

k) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.II.

Posouzení komplexní charakteristiky vlivů záměru obsahuje zásadní nepravdu a to ve vztahu ke zdraví obyvatel. Zpracovatel tvrdí údajně na základě vyhodnocení vlivů na zdraví v příloze 20 dokumentace, že „nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo“. Toto je zjevná nepravda, přijatelnou míru zdravotních rizik vymezují hygienické limity hluku a ty budou s ohledem na dokumentaci záměru překročeny a to i na obytných územích. Na této skutečnosti nemohou nic změnit ani nekomplexní studie vlivů na zdraví, které se problému překročení nebo nepřekročení zdravotních rizik z hlediska platných limitů a únosnosti záměru zcela zjevně vyhýbají.

3) Nesouhlasíme se stanoviskem v části D III

K posouzení použitých metod hodnocení

- k použitým metodám hodnocení se zpracovatel nevyjádřil,
- v případě akustických podkladů se bez vlastního názoru odkázal na hodnocení Eurocontrol a podtrhl jako zásadní sdělení Eurocontrol „předpoklady a výsledky použité k sestavení map linií hluku prezentované ve zprávě EIA mohou být považovány za spolehlivé pro účely zásadních politických rozhodnutí“. Tento závěr je ve vztahu k procesu EIA irelevantní, protože se v případě procesu EIA a navazujících správních řízení nejedná a nemůže jednat o politická rozhodnutí, natož zásadní. Nyní se posuzuje konkrétní záměr a jeho dopady na okolí, nikoliv o politická rozhodnutí.

Trváme na zásadním nesouladu mezi matematickým modelem a autorizovaným měřením ověřeným skutečným stavem, vyjádření Eurocontrol je vzhledem k jeho obsahu nepodstatné.

K variantám záměru

- zpracovatel nedoložil, že by byla zpracována nějaká varianta záměru, pouze prezentuje úvahy desítky let staré o rozvoji letiště
- žádné varianty umístění, rozsahu provozu, rozložení provozu na dráhách nebyly nikdy provedeny, předkládaný záměr je stále předkládán jako jediné možné řešení,
- žádné varianty, přesuny dopravy ani změny charakteru letiště nebyly hledány ani prověřovány

Jedná se o zjevné nesplnění požadavku MŽP i nevypořádání připomínek k dokumentaci, stanovisko zpracovatele k tomuto ignorování požadavku MŽP chybí.

D) část posudku V Vypořádání všech obdržných vyjádření k dokumentaci

K vypořádání typických připomínek podáváme následující vyjádření:

1) Stanovení maximální kapacity

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně a úplně z následujících důvodů:

- v dokumentaci není stanovena maximální kapacita,
- v dokumentaci není uvedena cílová kapacita, ale cílová kapacita záměru pro předpokládaný rok 2020, zpracovatel by měl respektovat dokumentaci,
- zpracovatel nemá oprávnění stanovovat maximální kapacitu, počet letadel, ... a přepracovávat dokumentaci, z jeho strany se nejedná o podmínky, ale změny záměru
- pokud by se všechny záměry posuzovaly podle stavu v době uvedení do provozu či doby náběhu výroby jak požaduje oznamovatel se souhlasem zpracovatele, asi by proces EIA ztratil smysl - každý by si vymyslel nějaký neškodný výchozí stav provozu,
- nárůst provozu po roce 2020 není nikde vyloučen, zjevně k němu bude zejména z ekonomických důvodů docházet,

2) Problematika OHP a stanovení limitů území

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně zejména z následujících důvodů:

- zpracovatel není oprávněn přepracovávat dokumentaci záměru a měnit předkládaný záměr, jeho úkolem je posuzovat předložený záměr,
- nebyl vyřešen rozpor mezi snižováním nočního provozu a prodlužováním stávajícího OHP z důvodu nočního hluku,
- úvahy o rozdílu mezi izofonami 2006 a 2020 pouze odvádějí pozornost od podstaty problému,
- zpracovatel naprosto nepochopil podstatu nejistoty měření a její uplatňování při kontrole hluku, protože nejistoty měření jdou v jeho podání a návrhu OHP v neprospěch obyvatel,
- venkovní hluk není v OHP legislativně omezen z hlediska průměrných hladin ani maximálních hladin a to v denní a noční době, vlivem nejistot měření na hranici OHP není v tomto směru pro obyvatele nic jisté,
- ohledně podmínek pro rozšíření OHP na str. 123 lze konstatovat, že požaduje blíže nespecifikovanou optimalizaci provozu, která by se „vešla“ do limitních izofon. Tato

optimalizace může vést k přerozdělení provozu mezi dráhy oproti deklarovanému stavu v dokumentaci, ke kterému se vyjadřovala veřejnost.

- Zpracovatel neustále opakuje, že se sníží noční hluk, ale stejně razantně trvá na roz šíření OHP z důvodu nočního hluku. Zjevný rozpor, jedno z tvrzení prostě nemůže být pravda.
- Informace o legislativě, že dle zákona 258/2000 Sb. musí být OHP vyhlášeno v rozsahu limitní izofony, v tomto případě teoreticky a zjevně špatně vypočtené, jsou klamání veřejnosti, přesvědčit se lze přímo v zákoně.

Závěrem lze konstatovat, že pokud byl návrh OHP navržen nesprávně, měla být dokumentace vrácena k přepracování. Typická připomínka nebyla vypořádána.

3) Problematika posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví ad a) typická připomínka nebyla vypořádána, odůvodnění viz příloha. ad b) typická připomínka nebyla vypořádána, odůvodnění viz příloha. ad c) nárůst počtu obyvatel s kardiovaskulárními onemocněními

K odhadům počtu různých onemocnění je nutno uvést.

- nejsou hodnocena všechna rizika spojená s nadlimitním hlukem, jde pouze o výběr některých onemocnění,
- celospolečensky přijatelné riziko ohrožení zdraví je stanoveno nařízením vlády 148/2006 Sb., které zahrnuje veškeré faktory a stanovuje přijatelnou míru zátěže, zpracovatel zohledňuje pouze některá rizika a hodnocení není úplné,
- všechna neúplná hodnocení rizik jsou zatížena chybami ve vstupních předpokladech,
- doplnění dokumentace bylo provedeno v rozporu se zákonem, veřejnost se s ním nemohla řádně seznámit,
- neúplnost podkladů je problém oznamovatele, nelze jím omlouvat nedostatečnost vyhodnocení,
- všechny uváděné nejistoty všeho druhu by se měly odrazit ve zvýšené ochraně obyvatel, nikoliv v „ořezání OHP“ při stejném rozsahu provozu,
- tvrzení o nadhodnoceném posouzení není opodstatněné vzhledem k neúplnosti hodnocení a neuvažování dalších rizik spojených s omezeným větráním - protihluková okna fungují pouze při úplném vzduchotěsném uzavření, klimatizace není součástí protihlukových opatření a zhoršuje se kvalita vnitřního prostředí a to nejen z důvodů hluku.

ad d) Umístování obytné zástavby do OHP

Umístování staveb pro bydlení, škol a školek do OHP je natolik absurdní, že pokus o negování věty v dokumentaci o tom, že nelze splnit podmínky pro chráněný venkovní prostor staveb a že by se v OHP neměly ani tyto stavby umísťovat, nelze nic než odmítnout. Zvláště podivně to vyznívá v kontextu s několikrát opakovaným konstatováním, že za nepříznivé výsledky vyhodnocení je odpovědný zejména nárůst počtu obyvatel v okolí letiště. Lze dále odkázat na směrnici EU o snižování počtu obyvatel zasažených hlukem, snižování hlukové zátěže a lze si i položit otázku - co děti na zahradách mateřských škol?

Nesouhlasíme s vypořádáním připomínky, proč se tento správný a logický požadavek nelíbí zpracovateli, není zřejmé. ad f) Vnášení leteckého hluku do nových oblastí

Nezpochybnujeme platnost fyzikálních zákonů, ale nesouhlasíme s vypořádáním připomínky a nadále spatřujeme rozdíl v tom, jestli letadlo letí ve vodorovné vzdálenosti 1,5 km a více od domu nebo nad hlavou. Že se posunutím dráhy směrem ku Praze dostane hluk i do nových území je dle standardních fyzikálních zákonů zřejmé. Typická připomínka nebyla

vypořádána, účinek hluku v nově zasažených oblastech nebyl dostatečně vyhodnocen (Lysolaje, Sedlec)

ad g) Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví

- připomínky nebyly vypořádány, lokality Sedlec, Lysolaje, Řepy nebyly hodnoceny ve variantě 2020-B
- nedostatek podkladů neomlouvá oznamovatele ani zpracovatele,
- chybné doplnění bylo navíc provedeno protizákonně,
- proč posuzovatel navrhuje vyškrtnutí lokalit dotčených záměrem z hodnocení není jasné, ale nesouhlasíme s tím

Typická připomínka nebyla vypořádána.

ad f) Únosnost vlivu hluku na veřejné zdraví

Posouzení únosnosti záměru pro dané území nebo při neznáme kapacitě záměru posouzení maximální únosnosti území pro daný záměr nebylo provedeno v dokumentaci ani v posudku, přestože

- ve stanovisku MŽP k dokumentaci je požadavek „stanovit maximální únosnost území... ve vazbě na kapacitu záměru“,
- posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví uvádí cíl „zhodnotit míru únosnosti území“,
- podstatou celého procesu EIA je zjevně právě posouzení, zda předkládaný záměr nepřekračuje únosné zatížení území,

Zásadní vadou dokumentace i posudku je neposouzení únosnosti záměru pro lidské zdraví, které se zpracovatel dokumentace a posudku snaží nahradit pouze procesem hodnocení rizik, pro který nejsou v legislativě stanovena pravidla ani deskriptory. Proces hodnocení rizik může být považován za doplněk hodnocení vlivů na zdraví dle zák. 258/2000 Sb., nikoliv za jeho náhradu a skutečně se jedná o „akademický proces“ který sám zpracovatel degraduje výroky např. „vhodné pro základní výzkum“, „méně vhodné pro potřebu jednoznačných závěrů procesu EIA“, méně pochopitelný pro veřejnost“, Předložený proces hodnocení rizik nevytvořil podklady pro posouzení únosnosti záměru dle zák. 258/2000 Sb. ani nebyl dle tohoto zákona hodnocen. Toto je zcela zjevné z následujícího:

- hodnocení vlivů na zdraví nepracuje s deskriptory dle zákona 258/2000 Sb.,
- hodnocení neobsahuje žádný údaj o tom, kolik obyvatel žije a mělo by žít na území zasaženém nad limitním hlukem dle zák. 258/2000 Sb., a v jaké míře budou zasaženi tímto hlukem,

Orgány ochrany zdraví nejsou schopny posoudit záměr dle platných předpisů.

V posouzení vlivů na zdraví se zpracovatel pokouší vytvořit nový ukazatel přijatelné míry zdravotních rizik. Jeho úvahy jsou ovšem z hlediska platné legislativy zcela nezávazné, zatížené nejistotami a chybami včetně neúplnosti zohledněných rizik a nevyplývá z nich ve vztahu k únosnosti území naprosto žádný závěr. Proč nebylo provedeno posouzení dle platných deskriptorů v nařízení vlády č. 148/2006, které dle slov zpracovatele stanovují pro ČR „celospolečensky dostupné a únosné riziko“ a „jsou stanoveny v souladu s doporučením WHO“ nebylo v rámci posudku objasněno. Zpracovatel tedy dokonce sám konstatuje, že máme stanovenou míru únosného rizika na světové úrovni, ale přesto toto vyhodnocení nebylo provedeno a je uváděno, že nelze provést. Jedná se o závažné pochybení zpracovatele posudku a také nevypořádání připomínek.

Otázku únosnosti záměru na lidské zdraví se zpracovatel pokouší vyřešit zcela nesprávnou interpretací zákona o životním prostředí: „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“. Uvedená tvrzení jsou s ohledem na záměr zcela nesmyslná, přesto pro pořádek uvedeme:

- hluk opravdu není složkou životního prostředí která může být poškozena, ale je to znečišťování životního prostředí v důsledku lidské činnosti, u které se posuzuje přípustná míra,
- předpokládat na základě dokumentace splnění hygienických požadavků je vzhledem k vyznačení území s nadlimitním hlukem nesprávné,
- tvrzení, že v okolí letiště nelze ani „hypoteticky“ !? usuzovat na poškození životního prostředí je zjevně nejvíce nesprávné tvrzení v průběhu 5 let trvajícího procesu EIA,
- dovozovat na základě těchto „faktů“ že nebude překročeno únosné zatížení území je rovněž nesprávné, zvláště když tento problém nebyl v dokumentaci a posudku vůbec řešen.

Typická připomínka nebyla vypořádána.

ad g) Regulace využití území

Kritika a připomínky směřovaly proti regulaci území, která představuje zásah do vlastnických práv a byla navrhována ve prospěch podnikatelského subjektu a bez náhrady. Zpracovatel namísto obhájení požadavku, z hlediska územního plánování legitimního, všechny návrhy na regulaci území vypustil a pak si v jiných částech posudku stěžuje na neustálý rozvoj území. Soulad záměru s územními plány je v posudku ignorován v plné míře. Typická připomínka nebyla vypořádána.

ad h) Území nevhodná pro bydlení, pro školní a zdravotní účely

Tato území nejsou vyznačena v dokumentaci ani v posudku, připomínka nebyla vypořádána.

ad i) Závěr k posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví

Tvrzení zpracovatele o dostatečné kvalitě posouzení neodpovídá skutečnosti, o čemž svědčí protiprávní doplňování posouzení i přetrvávající chyby v dokumentaci a nyní i v posudku. Podklady pro orgány státní správy jsou nedostatečné, protože nebylo provedeno posouzení dle zák. 258/2000 Sb., které je pro tyto orgány zcela jednoznačně závazné, což vyplývá i z tvrzení zpracovatele, že hodnocení má akademický charakter. Zcela souhlasíme s tvrzením, že využitelnost pro laickou veřejnost je malá a doplňujeme, že se to v plné míře vztahuje i na státní orgány.

4) Prověření dalších variant

Žádné varianty uspořádání drah ani varianty provozu na drahách, které by umožnily minimalizaci dopadů na okolí nebyly po dobu 5 let procesu EIA hledány, posuzovány, stejně jako nebyly hledány v rámci stávající ani navrhované územně plánovací dokumentace. Nebyl splněn požadavek MŽP a veřejnosti, typická připomínka nebyla vypořádána.

5) Problematika překročení hlukových limitů

Vypořádání obsahuje citaci zákona, ale neřeší podstatu problému - zbavení obyvatel práva na ochranu zdraví a majetku. Zpracovatel pro tento zásah do lidských práv nemá naprosto žádnou oporu v územních plánech, není řádně odůvodněn, nejsou uvedeny podmínky vyvlastnění části práv, kompenzace majetkové a zdravotní újmy, ... Zpracovatel opominul, že

lidé nechtějí stavět na letištní ploše, ale naopak letiště zamýšlí způsobit hluk v oblastech určených pro bydlení. Postup je zcela v rozporu s principy stavebního zákona a územního plánování. Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### 6) Soulad s územně plánovací dokumentací (ÚPD)

Vypořádání typické připomínky není věcně správné a to z následujících důvodů:

- uvažovaný záměr nelze umístit na stávající plochu letiště DL v platném územním plánu, lze odkázat na navrhovanou změnu Z939, zjevně nepravdivé tvrzení zpracovatele,
- dokumentace obsahuje vyjádření místně příslušných stavebních úřadů z roku 2009, které je jednak neaktuální a také nesprávné, na nesprávnost vyjádření byli příslušné úřady i MZP upozorněny,
- v důsledku vlekoucího procesu EIA jsou uvedena vyjádření po dvou letech překonaná, Zásady územního rozvoje Prahy letiště Praha Ruzyně neobsahují, změna Z939 nebyla a nemůže být v současné době schválena,
- letiště svým plánovaným provozem zasahuje do území vyznačených jako obytná a došlo by k překračování hlukových limitů, dopravní stavby takového rozsahu s negativním dopadem na okolí nelze umístit do území obytných,
- nesouhlasíme s tvrzením, že záměr který je spojen s částečným vyvlastněním práv na ochranu zdraví, životního prostředí a majetku lze projednávat jako podklad pro územní řízení či opatření obecné povahy bez souladu s ÚPD

Typická připomínka nebyla vypořádána, zpracovatel neověřil aktuální stav v území, nesprávnosti vznikly i v souvislosti s nedodržením zákonných lhůt pro zpracování posudku.

#### 7) Plnění ekologických limitů

Postup podle zákona při zřizování OHP neznámá, že lidé uvnitř OHP nebudou vystaveni nadlimitním hodnotám hluku a že tento stav je třeba řešit. Posouzení dle zákonných limitů nebylo provedeno.

#### 8) Doporučení WHO

Argumentace s novými a starými letišti je zcela zavádějící, protože lidé a jejich zdraví jsou stále stejní a pro oba případy doporučení WHO z hlediska ochrany zdraví platí. Pokud se zásadním způsobem rozšiřuje letišti v Ruzyni, tak to evidentně neznámá, že doporučení neplatí a pokud je nelze dodržet, tak je zjevně ohroženo zdraví obyvatel. Typická připomínka nebyla vypořádána

#### 9) Vyhlášení OHP

Dokumentace i posudek předkládají veřejnosti nesprávné informace:

- v dokumentaci nepravdivé tvrzení o shodě,
- v posudku nepravdivé tvrzení o požadavku orgánu ochrany zdraví na OHP v rozsahu limitních izofon, (požadavek orgánu není doložen, ve stanovisku MZ pouze požadavek na objasnění rozsahu OHP nikoliv na přepracování, přepracování dokumentace provedeno v rozporu se zákonem)
- odkazy na striktní požadavky zákona jsou zjevně nepřesné a matou veřejnost, Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### 10) Počty obyvatel

Přes upozornění veřejnosti a požadavek MŽP počty obyvatel nebyly prověřeny, ve variantě 2020-B jsou počty neúplné, odhady nesprávné. Nejedná se o neshody s jinými prognózami, ale o skutečnost, že prognózovaný stav na Suchdole k roku 2020 byl překročen již v roce 2010, což je fakt. Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### 11) Vyhodnocení kumulativních jevů

Toto vyhodnocení nebylo provedeno a zpracovatel tento fakt ani nezakrývá, typická připomínka nebyla vypořádána.

#### 12) Hodnota nemovitostí

Zpracovatel neřeší připomínku, pouze odkazuje na dokument, který byl předmětem připomínek a nehodnotí správnost nebo nesprávnost hodnocení. Odpověď na otázku, zda dům u dálnice nebo pod letištní drahou má stejnou hodnotu jako dům v klidné lokalitě, je zřejmá i bez studie. Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### 13) Limity hluku a znečišťování životního prostředí

Obhajoba tvrzení, že limity hluku nejsou stanoveny jako limity znečištění životního prostředí, je nepřijatelná. Argumenty které zpracovatel uvádí, jsou směsicí citací zákona a polopravdivých tvrzení, z kterých je vyvozen potřebný závěr - vyhnout se posuzování únosnosti záměru na životní prostředí, v tomto případě „za každou cenu“. Zjevné nepravdy jsou následující:

- životní prostředí nejsou jen složky ovzduší, ..a energie, ale zákon říká jasně - je to vše, co vytváří přirozené podmínky existence organismů včetně člověka,
- vytváření hluku provozem letadel by nemělo být znečištěním životního prostředí - zákon uvádí, že poškozováním životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy,

Máme tedy lidskou činnost, znečišťuje životní prostředí, máme i zvláštní předpis, máme také míru stanovenou nařízením vlády a přesto zpracovatel tvrdí, že MŽP nepřísluší posuzovat vliv hluku na životní prostředí z hlediska únosnosti a že překročení limitů hluku neznamená překračování únosného zatížení. Posouzení únosnosti záměru z hlediska zdraví by mělo být úplně samozřejmé i při neexistenci všech zákonů, argumentaci zpracovatele nerozumíme, typická připomínka však v každém případě nebyla vypořádána.

E) Zpracovatel posudku v rozporu se zákonem doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru, přestože tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje. Zpracovatel posudku posuzoval dokumentaci doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.

F) V rámci procesu EIA nebyly splněny zákonné termíny, např. termín pro zpracování posudku byl překročen o cca 350 dnů.

G) Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném územním plánu Prahy ani v zásadách územního rozvoje Prahy a je v rozporu s platným územním plánem VÚC pražského regionu, údaje v dokumentaci jsou nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k záměru.

H) Zcela nezákonný je postup zpracovatele při posuzování navrhovaného ochranného hlukového pásma

(OHP), protože zpracovatel v rámci posudku zcela přepracoval návrh OHP - proti předané dokumentaci stanovuje jiný rozsah a nové podmínky OHP. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí přepracování dokumentace výslovně zakazuje. Tímto dochází ke změně

rozsahu dotčených obcí a území, snižuje se ochrana obyvatel před leteckým hlukem a důsledkem by byla maximální koncentrace provozu do úzkého pruhu území.

I) Důsledkem nezákonného postupu a nesprávného posudku je, že z procesu EIA nelze zjistit, komu a v jakém rozsahu hrozí omezení ochrany zdraví a dotčení vlastnických práv zřízením OHP.

J) Dodatečné vypořádání připomínek za oznamovatele

Zpracovatel vypořádává v posudku vyjádření k dokumentaci z roku 2007, která měla být vypořádána v souladu s požadavkem MŽP již v doplněné dokumentaci z roku 2009. Místo vrácení dokumentace k doplnění v souladu se zákonem EIA zpracovatel po třech letech napravuje nedostatky doplněné dokumentace.

Z výše uvedených důvodů nesouhlasíme s hodnocením v části VI posudku, závěry byly učiněny na základě vadné dokumentace, nesprávných vstupních údajů a za cenu porušení zákona EIA. Dokumentace, posudek a navržené stanovisko k záměru "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha-Ruzyně" jsou nesprávné a protizákonné, požadujeme přepracování navrhovaného stanoviska následné vydání nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru.

Příloha k vyjádření č.1 Hodnocení vlivů na zdraví obyvatel

A) Neposouzení únosné míry zdravotních rizik

B) Protizákonné doplnění a přepracování dokumentace v rámci posudku

C) Pochybení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví

D) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010 (příloha 1 posudku, vzhledem k množství různých posudků dále jen „posudek na posudek“)

E) Vlastní posouzení vlivů záměru v posudku

A) Neposouzení únosné míry zdravotních rizik

V celé dokumentaci i v posudku chybí vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, přestože je tento zákon velmi často citován. Nebylo provedeno jednoznačné vyhodnocení, zda záměr splňuje platné hygienické limity či nikoliv, v jakém případně rozsahu, kolik obyvatel bude takto postiženo a zda je překročení hygienických limitů přípustné či nikoliv a za jakých podmínek. Veškeré údaje o vlivech na zdraví jsou vztahovány k deskriptorům, pro která není v ČR stanovena celospolečensky únosná míra ohrožení zdraví, posudek dokonce výslovně uvádí, že nehodnotí hygienické limity, které tuto míru ohrožení zdraví v ČR stanovují. Vzhledem k tomu, že pro orgány hygienické služby nejsou relevantní teoretické modely ani akademické úvahy o dílčích vlivech hluku, ale pouze zákonem stanovené limity a ukazatele, dokumentace neposkytuje dostatek podkladů pro vyjádření příslušných orgánů ochrany zdraví ani neposkytuje podklad pro případná další řízení. Autoři se nad rámec zákona zabývají vědeckými problémy a nejistotami všeho druhu, ale základní posouzení dle platných hygienických limitů provedeno nebylo. Právě hygienické limity jednoznačně a závazně stanovují celospolečensky přijatelnou úroveň zdravotních rizik a není důvod je jakkoliv nahrazovat nezávaznými teoriemi vytvořenými na základě chybných vstupních dat. Navrhovaný vznik OHP totiž rozhodně neznamená, že pro tyto obyvatele by měla platit jiná kritéria pro hodnocení zdravotních rizik z hlukové zátěže.



Většina teorií o vlivech a různých účincích na zdraví byla nebo měla být zohledněna při přípravě hlukových limitů dle nařízení vlády 148/2006, které souhrnně stanovují přijatelnou míru ohrožení lidského zdraví ať již v okolí letiště nebo komunikace. Z tohoto pohledu není vůbec zřejmé, proč se zpracovatelé pouštěli do složitých hodnocení, které nevedly a ani nemohly vést k žádným praktickým závěrům. Pokud chtěli vyvrátit správnost hygienických limitů nebo je nahradit něčím jiným, jaksi mimo rámec zákona, tak se jim to zjevně nepodařilo.

#### B) Protizákonné doplnění a přepracování dokumentace v rámci posudku

Dokumentace záměru byla předložena 4.1.2010 a byly k ní uplatněny zcela zásadní připomínky ze strany dotčených orgánů i veřejnosti, které zpochybnily správnost a úplnost vyhodnocení vlivů záměru na zdraví obyvatel. Jednou z připomínek bylo i stanovisko Ministerstva zdravotnictví ze dne 15.2.2010, viz výše.

Rozsah nedostatků a chyb v doplněné dokumentaci projednávané v roce 2010 byl i pro zpracovatele posudku zjevně takový, že nebyly řešitelné bez doplnění dokumentace, což je postup jasně definovaný v zákoně č. 100/2001 Sb. - dokumentace se v zákonem stanovené lhůtě vrátí oznamovateli a opět předloží veřejnosti k připomínkování. Zpracovatel posudku dokumentaci tak jak mu ukládá zákon nejen nevrátil, ale sám přistoupil k protizákonnému doplnění a přepracování dokumentace v rámci posudku. Doplnění dokumentace je zjevné, jedná se zejména o přílohy posudku č. 5 a 6, deklarované jako „přílohy v samostatných svazcích“.

Zákonem stanovený postup byl ze strany zpracovatele posudku i dokumentace zcela jednoznačně porušen, v rámci předkládaného posudku došlo k přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel, jedné z naprosto zásadních věcí pro rozhodování o záměru. C) Pochybení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví

Příloha 5 posudku Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví 20/Ing. DP/2009 „PARALELNÍ RWY 06R/24L-PRAHA RUZYŇĚ“ (dále jen příloha 5) představuje nezákonný pokus o doplnění dokumentace a nemělo by k ní být přihlíženo v rámci posudku ani při veřejném projednání posudku. Přesto pro úplnost uvádíme a zdůrazňujeme, že ani příloha 5 neodstraňuje trvalé nedostatky v hodnocení vlivů na zdraví obyvatel. Jedná se zejména o následující problémy v hodnocení vlivů na zdraví obyvatel:

#### 1. Neznalost rozsahu záměru, jeho okolí i vývoji území

##### a) nedostatečné podklady o území

- zpracovatelka vyhodnocení vlivů na zdraví (dále jen zpracovatelka) nadále pracuje s údaji z roku 2006, přičemž v území probíhá rozsáhlá výstavba a tím dochází ke zvýšení počtu obyvatel. Počty osob z roku 2006 jsou zcela zastaralé a neaktuální, pro posouzení vlivu záměru již nevhodné a překonané
- MŽP bylo již v minulých letech upozorněno na problematiku neaktuality posuzovaných dat, která byla způsobena protahováním procesu EIA. V roce 2011 zpracovaný posudek vycházející ze stavů v roce 2006 posuzuje stav zcela odlišný od aktuálního stavu území v okolí letiště. V roce 2005 MŽP požadovalo aktualizaci proti stavu v oznámení k roku 2006, nyní po téměř 6 letech od oznámení záměru se stal stav z roku 2006 již také zcela neaktuální
- rozvoj letiště a jeho vlivy na využití území v jeho okolí (funkce pro bydlení, školy, univerzity, ústavy AV, zdravotní zařízení, ..) není vymezen v územně plánovací dokumentaci. V okolí letiště se v souladu s územními plány nadále staví především obytná zástavba či rozšiřují školské areály. K výstavbě dochází i ve stávajícím ochranném

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

hlukovém pásmu (OHP). V územních plánech Prahy a ani Středočeského kraje není pro území kolem letiště zasaženém leteckým hlukem zaneseno a ani navrhováno omezení výstavby tak, aby cíleně docházelo ke snižování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem, počet obyvatel nadále trvale narůstá,

- počty odhadovaných osob v roce 2020 jsou zjevně podhodnoceny, např. pro Suchdol je v dokumentaci v roce 2020 prognózováno 6.524 obyvatel, ovšem tento počet byl překročen již v roce 2010, kdy ČSÚ uvádí 11 31.12.2010 6.699 obyvatel. Dále jsou tyto odhady i dle sdělení zpracovatelky odhady neúplnými, některé lokality zcela chybí, např. Lysolaje,
- zpracovatel posudku a ani dokumentace nevymezují a neomezují rozvoj a kapacitu letiště po roce 2020, rozšíření letiště o paralelní dráhu není zaneseno v Zásadách územního rozvoje a v Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy, přičemž se jedná o dlouhodobý záměr na 50 a více let s potenciálem navýšení na 400 000 a více pohybů za rok, který se posuzuje v podstatě pouze k době uvedení záměru do provozu. Jedná se o zjevné porušení principů posuzování vlivů na životní prostředí, ze zákona 100/2001Sb. (EIA) vyplývá, že záměry se posuzují při výstavbě, provozu i jejich odstraňování, Vládou ČR, Středočeským krajem ani Hlavním městem Prahou nejsou jakkoliv upřesněny požadavky na kapacitu letiště, které by po řádném projednání v rámci Zásad územního rozvoje a Územního plánu Prahy odůvodnily zásah do práv na ochranu zdraví a do vlastnických práv obyvatel v okolí letiště.

b) Nedostatečné a zmatečné vymezení záměru v dokumentaci:

- zpracovatel posudku k záměru a dokumentace v rozporu s právními předpisy upouští od jakékoliv regulace činností v OHP, nepožaduje omezení využívání území tak, aby docházelo ke snižování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem tzn. nestavět byty, rod. domy, školy, zdravotnická zařízení,
- zpracovatel posudku a dokumentace připouští zvyšování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem v rámci celého navrhovaného OHP bez ohledu na zdravotní rizika a přesouvá odpovědnost na hygienické orgány,
- jednoznačný požadavek MZP na stanovení maximální kapacity záměru nebyl v dokumentaci opět splněn. Na této skutečnosti nemůže nic změnit ani slovní ekvilibristika v posudku - nadále se posuzuje jakýsi cílový stav provozu k roku 2020, tedy v podstatě zase nejmenší možný provoz pár měsíců po zprovoznění nové dráhy. Letiště s dvěma paralelními drahami a jednou příčnou se zajisté nebude na stav provozu k roku 2020 (ekonomický nesmysl), jedná se o dlouhodobý záměr s neomezeným provozem na desítky let,
- zpracovatelka zjevně neměla ani v dubnu 2010 k dispozici změnu návrhu OHP, kterou výslovně navrhuje až posudek a návrh stanoviska a která ve své podstatě znamená jednoznačně nižší ochranu obyvatel před leteckým hlukem oproti návrhu letiště v dokumentaci (!?). Zpracovatelka vlivu hluku na zdraví tedy posuzovala jiný stav záměru, než na který je zpracován posudek.,
- obyvatelé a obce v okolí letiště jsou 5 let informováni o návrhu OHP, který byl náhle posudkem změněn, bez projednání s veřejností a s obcemi, změna návrhu vymezení OHP v rámci posudku je nepřijatelná a mate veřejnost, nový "návrh vymezení OHP" není v posudku ani vyznačen,
- nadále přetrvává nedostatek podkladů z hlukových studií o nižších hladinách hluku, zpracovatelka tak nemá k dispozici úplné podklady pro hodnocení vlivů na zdraví.

Shrnutí:

V dokumentaci nejsou správné počty obyvatel v okolí letiště, není zřejmý návrh OHP, není zřejmý počet letů, není zřejmá únosnost území, záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací (ÚPD). Zpracovatelka v podstatě nemá co posuzovat a vytvářet za této situace ryze teoretické závěry o vlivu na zdraví je u tohoto dlouhodobého záměru nepřijatelné.

2. Nesoulad s ÚPD

Zpracovatelka posuzuje území zasažené nadlimitním hlukem, které je zjevně zatíženo jiným rozsahem a rozložením provozu na dráhách, než který je vymezen izofonou 60 dB ve schválené závazné části ÚP VUC Pražského regionu, část "hlavní výkres" a též výkres "Doprava". Izofony neodpovídají rozložení a rozsahu provozu v dokumentaci záměru a to v noční ani denní době.

V případě nové dráhy je nesoulad hlukové zátěže zcela zjevný. Dokumentace a platný ÚP VUC vymezují co do rozsahu a organizace provozu dva zcela rozdílné záměry.

3. Zpracovatelka nehodnotí OHP z hlediska ochrany obyvatel

a) nepřijatelné snížení ochrany zdraví obyvatel

Posudek v rozporu se zákonem přepracovává dokumentaci záměru a mění navrhovaný rozsah Ochranného hlukového pásma (OHP), viz str. 63 posudku s jednoznačným textem zpracovatele. Posudek mění návrh z dokumentace a zmenšuje OHP výhradně na plochu ohraničenou vypočtenými teoretickými limitními izofonami, které jsou v rozporu se skutečným a měřením potvrzeným stavem.

Tato skutečnost zcela jednoznačně znamená snížení ochrany obyvatel před hlukem, protože provozovatel ani hygienické stanice nejsou schopni garantovat nepřekročení limitní hladiny hluku za hranicí OHP. Při stanovené nepřesnosti měření leteckého hluku +/- 3 dB nelze vyloučit překročení hluku za hranicí OHP a to až ve vzdálenosti řádově km od hranice OHP. Ve smyslu dopisu Ministerstva zdravotnictví ze dne 23. 7. 2007 č.j. 32.0-21.6.2007/23679, kde je jednoznačně v otázkách vydávání stanovisek KHS uvedeno, že nejistota měření musí jít i na základě jednání v této věci dne 9.2.2007 na Min. zdravotnictví k tíži žadatele (viz příloha s kopií dopisu Veřejnému ochránci prá), je takto vymezené OHP zcela nepřípustné, nejistoty měření jdou k tíži obyvatel.

Z hlediska ochrany zdraví je ponechán návrh OHP, ať již původní nebo přepracovaný, ze strany zpracovatelky zcela bez povšimnutí, přestože právě rozsah a podmínky OHP jsou z hlediska zdraví obyvatel zcela zásadní a přepracovaný zcela nesmyslný návrh OHP jde proti zájmům obyvatel. Aby bylo možné garantovat hluk mimo OHP pod 50 dB, musela by být závazně uplatněna jedna z následujících možností:

- stanoveno, že při kontrole dodržení hlukových limitů při měření hluku na hranici OHP nelze nepřekročit hladinu hluku 47 dB v noci resp. 57 dB ve dne
- rozšířit OHP minimálně na izofonu 47 dB v noci resp 57 dB ve dne a měření provádět na izofoně 50 resp. 60 dB.

Ani tato úprava návrhu OHP však nezohledňuje maximální hladiny hluku v noci mimo OHP a jejich negativní vliv na spánek obyvatel a to i mimo OHP.

b) Nejistoty výpočtu, měření i metodiky jdou v neprospěch zdraví obyvatel

Pochybnosti a nejistoty zpracovatele, nedostatečné podklady, neúplná metodika, včetně nejistoty měření hluku jdou v neprospěch ochrany zdraví, veškerá rizika matematických modelů, odhadů, ... jdou zmenšením OHP v neprospěch obyvatel. Zmenšení OHP při stejných

parametrech provozu bylo provedeno v příčném směru, délka OHP rozhodující pro rozsah provozu zůstala v podstatě zachována. Zpracovatelka zcela ignorovala fakt, že při tomto návrhu OHP, stávající legislativě a způsobech měření hluku dává návrh provozovateli k dispozici dvojnásobnou kapacitu dráhového systému proti posuzovanému stavu. Nejistota měření +/-3db představuje, převedeno na počet letů, dvojnásobek vypočteného množství pohybů, tedy astronomické číslo 550 000 pohybů za rok, aniž by provozovatel porušil hygienické limity hluku. Porušení limitů by bylo zjištěno až při naměření hladin hluku 53,01 dB resp 63,01 dB ve dne na hranici OHP .

#### 4. Nepřezkoumatelnost dokumentace

Z dokumentace není zřejmé, která část platí, která byla přepracována a která nahrazena, co je doplnění a co všechno vlastně platí. Připomínáme, že přepracování a doplnění je v rámci posudku zákonem zakázáno stejně jako účast zpracovatele dokumentace na zpracování posudku.

#### 5. Skoková zátěž území

Zpracovatelka zcela opominula další podstatnou skutečnost - na části území Suchdola i dalších obcí se bude jednat o skokové, jednorázové zatížení území nadlimitním hlukem z provozu v rozsahu 150 000 pohybů za rok, což může přivodit řadu velmi závažných potíží. V území se najednou objeví celoroční hluková zátěž, která již nikdy nepřestane - důsledky a zátěž pro lidský organismus jsou evidentně velmi nepříjemné.

#### 6. Opominutí a podcenění maximálních hladin hluku

Zpracovatel vcelku konzistentně mlčí o maximálních hladinách hluku a neustále bagatelizuje úroveň hladin pod Ln, Laeq do 50 dB, přestože i tyto hladiny hluku pro obyvatele znamenají , že v noci v tomto území přeletí kolem 25 letadel o maximálních hladinách 70 - 80 dB a jednorázový hluk ve vnitřních prostorách staveb tedy v noci i při zavřených „protihlukových“ oknech dosahuje hodnot kolem 40 dB. Maximální hladiny hluku v noci jsou evidentně nejvíce rušivý a zdraví škodlivý prvek leteckého provozu, přesto nejsou v rámci dokumentace a posudku řešeny. Maximální hladiny hluku jsou deskriptor doporučený směrnici EU právě pro hodnocení nočního hluku. Nebyly však zcela zjevně brány v potaz ani při přepracování návrhu OHP zpracovatelem posudku, protože jeho návrh při stejné intenzitě provozu jednoznačně snižuje ochranu obyvatel v okolí letiště a to i před maximálními hladinami hluku.

#### 7. Nedostatečné, nepřesné a nesprávné hodnocení nočního hluku

Vliv nočního hluku je v rámci celého vyhodnocení vlivů na zdraví zcela nesprávně analyzován, modelován i hodnocen. Snadno doložitelná fakta jsou následující:

- noční provoz na letišti se má dle všech informací v dokumentaci snižovat - má se omezit počet nočních letů o 30 % na 40 za noc, předpokládají se tišší letadla,
- stávající OHP končí před zástavbou Suchdola a limity hluku za hranicí OHP nebyly překročeny ani při 49 - 57 pohybech za noc v letech 2006- 2010. Toto potvrzují autorizovaná měření hluku letiště, autorizovaná měření hygienických stanic i 2 zprávy o hlukové situaci na letišti Praha-Ruzyně v letech 2006-2009 dle zák. o civilním letectví.
- rozšiřovat současné OHP nebylo nutné ani při 57 nočních pohybech na letišti a hlučnějších letadlech,
- legislativa je z hlediska výše limitů stále stejná,
- stejná zůstává stará dráha RWY 06L/24R i její osa,

Přesto se v dokumentaci a nyní i v posudku nadále navrhuje prodloužit OHP v ose staré dráhy o více než 2 km až k Vltavě a to právě z důvodu nočního hluku. Navíc nejnověji zpracovatelce vyšlo, že při stejné metodice hodnocení, stejném počtu obyvatel v daném území, stejné zastavěnosti, sníženém počtu nočních letů a při provozu tišších letadel bude počet obyvatel zasažených nočním hlukem vyšší než v roce 2006.

Přes výše uvedené zjevné zásadní nesrovnalosti mezi teoretickým hlukovým modelem, návrhem OHP, teoriemi o počtu osob a reálným ověřeným stavem, nebyl tento "hlukový paradox" vysvětlen ani odstraněn.

#### 8. Vznik OHP v minulosti

Stávající OHP bylo navrženo na základě materiálů zpracovaných stejnou odbornou firmou na hluk na letecký hluk jako současný návrh v dokumentaci. V době přípravy a vyhlášení OHP před 12 lety hlukové modely počítaly s mnohem nižším provozem, s jinými podmínkami nočního provozu (pravidlo 3+3 pohyby za noční hodinu), navíc ještě v podmínkách o 5 dB vyšších hlukových limitů. Tehdy navržené OHP ale platí dodnes a:

- prokazatelně bez problémů vyhovuje pro noční provoz i při 57 pohybech za noc,
- prokazatelně a s rezervou vyhovuje i pro denní provoz 160 000 pohybů za rok,
- přestože i v době vyhlášení OHP platil zákon 100/2001 Sb., žádná EIA neproběhla, stejně jako neproběhla ani při postupném navýšování provozu v minulých letech,
- přestože se provoz na letišti zvýšil za posledních 10 let ze 100 000 na 175 000 pohybů za rok, OHP z roku 1999 stále vyhovuje a to i při přísnějších hlukových limitech (snížení limitu o 5 dB znamená pro provozovatele možnost méně než polovičního provozu!)
- zejména denní provoz by z hlediska rozsahu současného OHP mohl být i dvojnásobný, aniž by provozovatel narazil na prokazatelné překročení limitů hluku mimo OHP,
- přes zvýšení provozu na 175% původního stavu nikoho nenapadlo ani nenutilo (při platnosti stejného zákona o posuzování vlivů na životní prostředí) posuzovat nárůst provozu na letišti Praha-Ruzyně procesem EIA.

V roce 1999 bylo evidentně rovněž navrženo předimenzované OHP neodpovídající tehdy posuzovanému provozu a nyní je opět navrhováno OHP na kapacitu, která neodpovídá deklarovanému provozu, která může být násobně vyšší než stav udávaný v dokumentaci jako cílový stav k roku 2020. Zpracovatel posudku se od provozu po roce 2020 distancuje a uvádí:

##### a) při navýšení provozu bude nová EIA

- zákon ale formuluje tuto povinnost velmi volně, neupravuje ani podmínky pro vznik této povinnosti, v minulosti to bylo provozovatelem zcela ignorováno, viz výše,
- jestliže bude vše v souladu se zákonem v důsledku rozsáhlého návrhu OHP, nebude důvod pro novou EIA,
- posudek žádnou povinnost provést EIA zaručit, slíbit ani uložit nemůže, b) cílová kapacita k roku 2020 je maximální kapacita,
- posudek nemůže měnit nebo předefinovávat dokumentaci, zejména nemůže posuzovatel dle potřeby upravovat předmět posuzování,
- tato "kapacita" je i dle posudku maximální pouze pro proces EIA a jen k roku 2020, další roky předkládaná EIA výslovně neřeší,
- maximální nebo požadovaná kapacita letiště není nikde stanovena,

Nové posouzení EIA, jak uvádí zpracovatel posudku (str. 121) nemusí již být nikdy provedeno, protože zejména při neskokovém nárůstu provozu a velkém OHP tato povinnost provozovateli ani nevznikne. Jedná se o opakování stejného scénáře jako v roce 1999, jehož hlavním záměrem je nyní vytvořit rozsáhlé OHP.

#### 9. Hodnocení "variant"

Úvodem je nutno uvést na pravou míru název "varianta" užívaný ve vyhodnocení v příloze 5 posudku - Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví. Zcela jednoznačně se nejedná o variantu záměru, který je předkládán a hodnocen jako invariantní, ale o pouhé vytvoření druhého, zcela nereálného stavu počtu obyvatel předmětného území v roce 2020. Manipulace s pojmem varianta je velmi zavádějící pro veřejnost, protože ve vyhodnocení v příloze 5 se nejedná o hodnocení, výběr či doporučení nějaké varianty, ale o posouzení vlivů na zdraví obyvatel po realizaci předkládaného invariantního záměru a srovnání se současným stavem území. Dále k posuzování "variant":

- posuzovány jsou různé stavy území a provozu, přičemž stav z roku 2006 již není aktuální a pravdivě nevypovídá o současném stavu území (rozvoj bydlení 2006 - 2009),
- nemá žádný význam zkoumat vliv záměru v roce 2020 na stejný počet obyvatel, jaký byl v roce 2006, protože takový stav nikdy nenastane. Vypovídací hodnota srovnání je v případě, kdy nejsou varianty záměru ani provozu a nehledá se optimální řešení, prakticky nulová,
- vytváření teoretických stavů území, které prostě nemohou nikdy nastat je zbytečné a jejich použití pro hodnocení vlivů záměru na zdraví z hlediska počtu osob zasažených hlukem je zcela nesmyslné.
- variantu s nárůstem obyvatel k roku 2020-B, v dokumentaci zcela zjevně podhodnoceným, dokonce nepovažuje zpracovatelka ani za nutnou doplňovat, protože "se ukázala v průběhu zpracování značně zkreslující a bez výpovědní hodnoty". Bez komentáře.
- není chybou veřejnosti ani úřadů, že oznamovatel protahuje proces EIA a není schopen předložit řádnou a aktuální dokumentaci a pořídit si podklady - vymlouvat se na nedostatek podkladů je po 6ti letech přípravy dokumentace nepřijatelné,
- opakovaně se projevuje skutečnost, že bez vymezení záměru v územní plánovací dokumentaci (ÚPD) nelze reálně posoudit záměr na stupni EIA, protože pro to prostě nejsou podklady. Zpracovatelka evidentně neví, jaký záměr má posuzovat a jaký rozvoj území je předpokládán v okolí letiště. Místo toho se utápí v teoretických úvahách typu - jestliže by byl počet obyvatel z roku 2006 (již dávno překonaný) stejný i v roce 2020, tak

...

Vyhodnocení v příloze 5 je nesmyslně založeno zejména na podivném srovnávání obyvatel zasažených hlukem v roce 2006 (stavu 5 let starého) se stavem, který nemůže nikdy nastat (2020- A). Srovnání se stavem počítajícím s reálným nárůstem obyvatel v roce 2020 (2020-B), tedy zjevně a jednoznačně potřebné a naprosto základní srovnání, nemohla totiž zpracovatelka provést, protože po 6 letech přípravy dokumentace nemá z několika lokalit k dispozici podklady o počtu obyvatel a v jiných lokalitách jsou tyto údaje zoufale nepřesné (např. podklady v příloze uvádějí pro Suchdol odhad pro 2020B - 6524 obyvatel - skutečnost k 31.12. 2010 - 6699 obyvatel !, odhad z roku 2009 byl tedy překročen již po dvou letech ...). Hodnocení vlivu na obyvatelstvo v roce 2020 je vzhledem k fatálním chybám a použitým "předpokladům" neúplné a nepoužitelné pro rozhodování o zdraví obyvatel.

10. Závěr přílohy 5 posudku „PARALELNÍ RWY 06R/24L-PRAHA RUZYŇĚ“- Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, 20 /Ing. DP/2009

K jednotlivým bodům závěru:

ad 2) závěry jsou nepřesné a zavádějící:

- odhadovat stav v jednotlivých lokalitách Suchdola je bez znalosti závazných příletových a odletových tratí velmi problematické, zejména v případě startů jsou trasy nevypočitatelné a v posudku je dokonce uvedeno, že se počet startů nad Suchdolem má proti současnému stavu zvýšit, (odůvodňuje se tím rozsáhlost OHP, proč by tomu tak ale mělo být se již neuvádí)
- zátěž jižně od letiště se sníží z minimální na ještě menší za cenu koncentrace provozu do jednoho obydleného území - jižně od letiště vadí v obydleném území cca 7% celkového provozu, na východ a západ od letiště nevadí 47 % provozu,

ad 3) Zpracovatel konstatuje, že se mírně sníží zátěž území nočním hlukem. Jedná se o zjevnou nepravdu či záhadu, z dokumentace i z posudku jednoznačně vyplývá předpoklad zvýšení nejvýše rušivého nočního hluku v této oblasti a právě z tohoto důvodu se zde zásadním způsobem prodlužuje OHP, noční izofona 50 dB je prodloužena na stávající dráze o 2 km až k Vltavě. Není ani pravda, že počet nočních letů bude na hlavní dráze 06L/24R omezen na max. 40 pohybů, dokumentace uvádí 40 letů v charakteristickém dni (půlroční průměr), posudek sice uvádí max. za noc 40 letů, ale pouze plánovaných (sloty), skutečnost tedy může být opět jiná. Potvrzuje to paralelní požadavek v posudku na dodržení tzv "hlukové kvóty" odvozené právě od hranice rozšířeného OHP.

ad 4) Tvrzení, že hluková zátěž území Suchdola zůstane přibližně zachována je zjevně nepravdivé. Pokud by toto platilo, postačovala by zcela jednoznačně současná délka OHP, která vyhověla i při 57 nočních letech v roce 2008. V dokumentaci i v posudku se ale v rozporu s výše uvedeným tvrzením OHP a limitní izofona prodlužují na stávající dráze o 2 km až k Vltavě. Noční hluk je naopak jediným důvodem rozšíření území s nadlimitním hlukem a důvodem prodloužení OHP v tomto území. Plocha s nadlimitním nočním hlukem se zvětšuje, počet obyvatel zasazených nočním hlukem ale dle zpracovatelky klesá. Toto konstatování poklesu osob exponovaných hlukem o 1 479 (v příloze 5 posudku na str. 52 ) je zakončeno výmluvným otazníkem. Žádnou rozumnou odpověď na tento otazník bohužel nemáme.

ad 7) Po 6 letech přípravy dokumentace EIA nemá zpracovatelka podklady o území ohraničeném izofonami 40 - 50 dB důležitými z hlediska rušení spánku a touto skutečností obhájuje podhodnocení údajů o počtu osob rušených ve spánku. Uváděný důvod, proč nejsou k dispozici podklady, je zjevně účelový a neobhajitelný. Zpracovatel tvrdí, že hluk z letecké dopravy bude přemaskován hlukem pozadí, který je vyšší než  $L_{Aeq} = 40-45$  dB z letecké dopravy. Pokud by si zpracovatel uvědomil, že v noci bude venkovní hluk za oknem dosahovat 20 - 30 x za noc hodnoty 70 - 80 dB, teorie o pozadí by rázem vzala za své. Veřejnost je trvale matena uváděním údajů o průměrných hladinách hluku za 8 hodin, zde v souvislosti s hlukovým pozadím. Přemaskovat hlukem z pozadí noční průlet letadla se zatím na Suchdole, v Horoměřicích, na Bílé Hoře, v Jenči, Kněževsi, Přední Kopanině ani v rámci EU zatím nikomu nepodařilo - lze ověřit v terénu i bez přístrojů. Zpracovatel v otázce rušení, obtěžování i zdravotních rizik pomíjí vliv maximálních hladin hluku (doporučený deskriptor dle směrnice EU právě pro noční hluk), které se zcela jasně zásadně projevují ve vnitřních chráněných prostorech budov i při průměrných hladinách 40 - 45 dB. Ořezání OHP v posudku při stejném rozsahu provozu je projevem naprosté neznalosti působení zejména nočního hluku na zdraví obyvatel. Doporučujeme zažít v ložnici dvacetkrát až třicetkrát za noc po dobu několika let jednorázový letecký hluk o max. hladině kolem 40 dB při zavřených oknech a

následně teprve potom zvažovat rozsah nočního provozu v obydleném území. Zpracovatelka uvádí, že zcela nevhodná je lokalita Na Padesátníku, kde prý dosahují max. hodnoty hluku až 80 dB. Bohužel se zpracovatel neobtěžoval zjištěním max. hodnot dle autorizovaných měření letiště např. na Starém Suchdole - i zde se totiž max. hodnoty blíží 80 dB a někdy jsou i překročeny, v Horoměřicích je situace ještě horší..

Závěr zpracovatelky neodpovídá hlukovým studiím, které jednoznačně vymezují podstatně větší území zasažené nadlimitním hlukem, navíc vychází z nesprávných údajů o obyvatelích. Tento zcela zásadní rozpor u hodnocení nejvíce nebezpečného nočního hluku se táhne celým procesem EIA již od roku 2005 a dosud nebyl odstraněn. Zdravotníci tvrdí, že počet osob zasažených hlukem se sníží, odborníci na hluk rozšiřují OPH kvůli nárůstu nočního hluku.

Zpracovatelka se snaží odvrátit pozornost od absence územního plánování a trvalého nárůstu počtu obyvatel v okolí letiště, tedy od skutečnosti, že toto území není již dávno vhodnou lokalitou pro neomezený rozvoj letecké dopravy. Zpracovatelka si vytváří pro hodnocení zcela nesmyslné vstupní podmínky a na jejich základě vyvozuje mylné závěry.

ad 8, ad 9) Zpracovatelka v bodě 8 uvádí zvýšení počtu vysoce obtěžovaných osob, v bodě 11 avizuje mírné až střední negativní vlivy na území, ale v bodě 9 překvapivě uvádí snížení rizika onemocnění chorobami srdce, krevního tlaku. Jedná se snad o léčbu hlukem? Provoz proti roku 2006 se přitom zvýší o 100 000 letů (!), počet obtěžovaných a rušených se i při nesprávných podkladech zpracovatelky také zvýší a rizika klesnou?

ad 11) Tvrzení o zlepšení situace v noční době je vzhledem k předpokládanému soustředění veškerého nočního provozu na starou dráhu - nad Horoměřice a prodloužení OHP právě z důvodu nočního hluku trvalou kuriozitou procesu EIA.

Shrnutí k závěru přílohy 5 posudku

Závěr obsahuje pouze dílčí informace zjištěné na základě zcela nesprávných a neúplných vstupních údajů, žádným způsobem nehodnotí únosnost záměru z hlediska zdraví obyvatel, zda je či není záměr přijatelný pro okolní obydlené území a za jakých podmínek. Veškeré i dílčí závěry ať již správné nebo chybné jsou samotnou zpracovatelkou relativizovány odkazy na nedostatečné podklady, nejistoty, atd.

Vyhodnocení vlivů na zdraví vypracované na základě stavu obyvatel k roku 2006 a stavu provozu pouze k roku 2020 navíc bez uvažování evidentního a prokázaného nárůstu obyvatel obsahuje věcná pochybení a vyhodnocení považujeme za nesprávné.

D) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010 (příloha 1 posudku, vzhledem k množství různých posudků dále jen „posudek na posudek“)

K tomuto posudku na posudek je možné uvést:

a) Není uvedeno, kdo byl objednatelem posudku a zda se nejedná o další doplnění dokumentace. Posudek na posudek obsahuje nové tabulky s dalšími počty obyvatel, navrhuje změny závěrů do dokumentace (?) a chybí vlastní posouzení správnosti a úplnosti vyhodnocení vlivů na zdraví.

b) Posudek na posudek přímo konstatuje, že dokumentace byla doplňována.

c) Vzhledem k nesplnění požadavků uvedených v bodě A) je i tento posudek na posudek zatížen neodstranitelnými chybami ve vstupních údajích, toto ovšem není v posudku na posudek uvedeno.



#### 4. Identifikace a charakterizace nebezpečnosti

- zpracovatel konstatuje, že u vlivů na zdraví nebyly uvedeny všechny negativní účinky hluku, např. dle jeho názoru chybí zhoršení řečové komunikace, synergické účinky hluku, zvýšení celkové nemocnosti, ...ale v dokumentaci jsou uvedeny, v doplnění ne - ani zpracovateli není jasné, k čemu se vyjadřuje,
- opakuje se zde předpoklad z dokumentace, že u leteckého provozu se nepředpokládá nízkofrekvenční hluk - není to vyloučeno, není uveden odkaz na studie, pouze se to předpokládá, přestože se proti tomuto hluku nelze chránit,
- omezit hodnocení vlivu na zdraví pouze na obtěžování, rušení spánku a kardiovaskulární onemocnění je zcela nesprávné - kde je řečová komunikace, synergie hluku, duševní zdraví, celková nemocnost, ... Hodnocení je neúplné, záměrně je potlačeno hodnocení podle hygienických limitů, které by měly zohlednit celkové působení hluku a stanovit přijatelnou úroveň rizika. Předkládané hodnocení je neúplné a nesprávné.
- mnoho teoretických informací o metodách hodnocení, které ale nebyly v dokumentaci použity - viz synergie hluku, kde je hezký příklad teoretického výpočtu, který ale nebyl v dokumentaci pro záměr vůbec využit, synergie nebyla vůbec hodnocena, přestože jsou zde přetížené komunikace všech tříd včetně plánovaného okruhu kolem Prahy,
- zpracovatel uvádí, že i při dodržení limitů hluku je 20% obyvatel rušeno leteckým provozem ve spánku a že se před tímto rušením nelze chránit, dále uvádí podcenění vlivů u nižších hladin nočního hluku, žádné závěry však z toho nejsou vyvozeny,

#### 5. Hodnocení expozice

Stejně jako v případě dokumentace obsahuje nepřesné, neaktuální a neúplné informace,

#### 6. Charakterizace rizika

Není zřejmé, proč se zpracovatel stejně jako zpracovatelka přílohy 5 pokouší vymyslet (neúspěšně) nové ukazatele zdravotních rizik. Zpracovatel není a nemůže být schopen na základě neúplného hodnocení rizik posoudit, zda a jaký počet osob je přijatelný - žádný takový ukazatel není, za tímto účelem byly z hlediska celospolečensky přijatelných rizik vytvořeny v ČR limity hluku, které právě přijatelnou míru zátěže a zdravotních rizik upravují. Navíc:

- zpracovatel se výslovně distancuje od hodnocení dle hlukových limitů (str. 8),
- překvapivě tvrdí, že se posuzují změny hlučnosti a počtu exponovaných obyvatel, ale celé posouzení je založeno na „zmrazení“ počtu obyvatel k roku 2006,
- počty obyvatel v tabulkách jsou opět neaktuální a navíc opět chybí některé lokality, OHP je také jiné, ...
- noční hladiny pod 45 dB, označené zpracovatelem jako rušivé, nejsou zahrnuty do hodnocení,
- píše se o variantách, které nejsou variantami, nemožná varianta bez nárůstu obyvatel je označena jako příznivější,
- zpracovatel uvádí, že snaha o přesné vyjádření rizik se „příliš nepovedla“, doporučuje pouze relativní vyjádření v % nárůstu onemocnění. proč by měla být procenta lepší než absolutní čísla vypočtená z těchto procent, není zřejmé,
- opět uvádí na str. 10, že nejsou zahrnuty osoby v pásmech pod 45 dB, a že tedy ani procenta vlastně nejsou správná.

Jedná se o dílčí, neúplné charakteristiky rizik zatížené nejistotami všeho druhu.

## 7. Analýza nejistot

Pochybnosti z připomínek k dokumentaci nebyly vyvráceny, ale naopak:

- nejistota u hodnocení synergie je absolutní, protože synergie nebyla provedena,
- počty osob nesprávné ve všech směrech,
- dozvídáme se, že „cílem expertízy bylo zhodnotit míru únosnosti území pro předpovídaný nárůst obyvatelstva" a že
- „nedojde k nárůstu hlukové expozice, ale k výraznému nárůstu počtu obyvatel exponovaných hlukem",

K tomu:

- o únosnosti v jakékoliv podobě dokumentace ani posudek nic neříká a proto nevíme, jaký počet obyvatel je pro letiště či zpracovatele únosný, aby se letiště mohlo rozvíjet a počty infarktů byly přiměřené,
- jestliže po nárůstu počtu pohybů na letišti o 100 000 za rok (o 57%) soustředěných do úzkého pruhu území nedojde k nárůstu hlukové expozice, proč by se prodlužovalo OHP? Proč zpracovatelce i při imaginárním zmrazení počtu osob na úroveň roku 2006 stoupá v roce 2020-A počet obyvatel zasažených hlukem?

## 8. Shrnutí výsledků, závěr

a) zpracovatel z něčeho vyvozuje, že platí pouze závěr v příloze 5 posudku, nikoliv závěry v příloze 20 dokumentace - posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z prosince 2009. Existují tedy 2 závěry posouzení vlivu hluku na zdraví a zjevně není jasné zda platí oba, jeden či některý pouze částečně. Stejně lze ovšem prohlásit i o textu v dokumentaci - platí v plném rozsahu, nebo částečně, co je doplněno a co je přepracováno - z dokumentace a posudku nelze tyto zcela zásadní věci zjistit.

b) zpracovatel navrhuje doplnit závěr posouzení vlivů na zdraví, neříká ovšem který závěr a jak by se mohl v rámci posudku změnit závěr v dokumentaci není z textu jasné již vůbec,

c) zpracovatel chybně a bez připomínek akceptuje závěry ze srovnání stavu v roce 2006 a nereálné „varianty" 2020-A

d) zpracovatel se chybně ztotožňuje se zjevně nesprávnou teorií, že přelet letadla v blízkosti letiště je v noci přemaskován hlukem pozadí (!?) a že není třeba toto řešit,

e) přestože zpracovatel požaduje doplnit závěry o podstatné body, zpochybňuje počty obtěžovaných obyvatel, navrhuje omezení výstavby u leteckých tratí, avizuje zhoršení řečové komunikace ve školách, obytných domech, závěr posudku na posudek konstatuje, že závěry zpracovatelky lze přijmout.

Vzhledem k nedostatkům popsaných výše v části E) jsou tak posudek v dokumentaci, doplnění v posudku (Příloha 5) i posudku na posudek (Příloha 1) nepřezkoumatelné. Vzhledem k absenci posuzování zdravotních rizik dle zákonných parametrů a bez prověření únosnosti území pro tento typ záměru je vyhodnocení vlivů na zdraví rovněž zjevně neúplné.

### E) Vlastní posouzení vlivů záměru v posudku

Posudek, předložený k vyjádření veřejnosti a dotčeným orgánům, a celá dokumentace jsou v části posuzování vlivů záměru na veřejné zdraví velmi nepřehledné vlivem doplňování a přepracování dokumentace. Není zřejmé, zda se posudek vztahuje k původní dokumentaci

nebo k dokumentaci, která byla v rozporu se zákonem č. 100/2001 Sb. (EIA) doplněna. Není ani zřejmé, zda původní dokumentace platí či zda je nahrazena a v jakém rozsahu a které závěry jsou ve vztahu k ochraně zdraví platné.

Posudek se zabývá, jak zpracovatel sám uvádí, akademickými otázkami problematiky zdravotních rizik. Zcela záměrně opomíjí platné hlukové limity a únosné zatížení území. Posudek neobsahuje informaci o tom, zda je či není dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika ohrožení zdraví obyvatel. Únosnost území nebyla přes výslovný požadavek MZP posouzena vůbec.

### **Vypořádání:**

A)1. Požadavky MŽP byly splněny v úrovni potřebné pro proces EIA.

A)2. Požadavky MZdr byly splněny v úrovni potřebné pro proces EIA – viz vyjádření MZdr.

A)3. Přípomínky veřejnosti k vyhodnocení ochrany zdraví byly vypořádány odpovídajícím způsobem. Byla jednoznačně upřesněna problematika kapacity letiště, únosnosti území, nedostatečných podkladů u vyhodnocení vlivů na zdraví, neúměrného rozsahu OHP. K těmto klíčovým oblastem byla stanovena řada podmínek stanoviska EIA pro minimalizaci a eliminaci vlivů.

B) viz vypořádání přílohy

C)1) Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

C)2)a) Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr. Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb. Požadované varianty byly prověřeny a doloženy dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.

C)2)b) Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

C)2)c) Uváděný „nekoncepční a nepromyšlený rozvoj letiště v posledních cca 50 letech, kterému napomáhá chaotické územního plánování“ není předmětem posuzování v procesu EIA. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

C)2)d) Výčet dotčených obcí zůstává stejný a nijak se nemění (viz posudek EIA). Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

C)2)e) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být)

co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP. Vlivy hluku se v souvislosti se podmíněným omezením rozsahu OHP ani ochrana zdraví nijak nemění.

C)2)f) Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA.

C)2)g) V procesu EIA bylo zjištěno, že za předpokladu plnění podmínek stanoviska EIA (navržených posudkem EIA), nedojde v souvislosti s realizací a s provozem uvažovaného záměru k poškozování životního prostředí tj. zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy. A to včetně vlivů hluku bez ohledu na jejich detailní zařazení.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

C)2)h) Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

C)2)i) Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

C)2)j) Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

C)2)k) Legislativní hygienické limity vymezují přijatelnou míru zdravotních rizik hluku a nebudou na základě procesu EIA překročeny (legislativní limit pro venkovní prostor mimo OHP, legislativní limit pro vnitřní prostor v OHP). Podstatně podrobnější hodnocení zdravotních rizik umožňuje hodnotit i tzv. podlimitní expozice, tzn., umožňuje např. vyslovit negativní stanovisko k záměrům i v případech, kdy nejsou hygienické limity překračovány. Tento přístup, respektující mezinárodní doporučení WHO, tak představuje vyšší úroveň ochrany veřejného zdraví před hlukem než pouhé porovnání s hygienickým limitem dle NV. Proto i EIA výslovně požaduje tento přístup.

C)3) Použité metody hodnocení byly v posudku EIA vyhodnoceny jako správné, odpovídající legislativním a odborným požadavkům. Nezávislá expertiza Eurocontrol, zpracovaná na posouzení vlivů hluku tohoto záměru byla použita (a musela být použita) jako oponentní důkaz další nezávislé instituce.

Požadované varianty byly prověřeny a doloženy dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.

D)1) Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020. Minimalizace vlivů na ŽP v rámci návrhu podmínek je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

D)2) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Hluková studie, která je přílohou dokumentace zohledňuje příslušné nejistoty výpočtu dle závazných metodik, které jdou k „tíži žadatele“, obsahuje stanovení limitních izofon. Vyhodnocení měření potom probíhá dle požadavků orgánů státní správy, jehož metodika není předmětem posouzení v tomto procesu EIA. Počty pohybů jsou stanoveny podmínkami určujícími maximální kapacity.

V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přílet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Tyto podmínky jdou nad rámec legislativy a jsou výsledkem procesu minimalizace vlivů v rámci procesu EIA.

D)3) Byla posuzovaná zdravotní rizika, u nichž WHO stanovila kvantifikovatelný vztah mezi expozicí a zdravotní odezvou. U ostatních, v odborné literatuře diskutovaných rizicích, zatím nebyly publikovány žádné obecně přijatelné závěry o exaktním vztahu expozice a odezvě organismu. Zdravotní parametry, které nelze objektivně kvantifikovat nelze používat pro porovnávání variant.

Umístování obytné a další specifikované zástavby do OHP není legislativou striktně zakázáno, ale jsou stanoveny legislativní podmínky pro tuto zástavbu v OHP. Tyto podmínky jsou ve zpřísněné formě zohledněny ve stanovisku EIA. Zároveň nebyl v procesu EIA, Posouzení vlivů na zdraví, oponentním posudku ani ve vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví (MZdr) nalezen důvod pro striktní zákaz z důvodů zákonných parametrů. Kromě toho byla v rámci procesu EIA stanovena území nevhodná pro bydlení (na základě max. hladin hluku, které nemají v současné době zákonný parametr), která jsou ošetřena příslušnou podmínkou stanoviska EIA).

Posudek nijak nezastírá, že v souvislosti s realizací uvažovaného záměru dojde ke změně hlukového pole.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

Legislativní hygienické limity vymezují přijatelnou míru zdravotních rizik hluku a nebudou na základě procesu EIA překročeny (legislativní limit pro venkovní prostor mimo OHP, legislativní limit pro vnitřní prostor v OHP).

Posouzení zdravotních rizik se opírá o odst. 3) zákona č.258/2000Sb. a je prováděno dle mezinárodních metodik doporučených WHO. Hodnocení zdravotních rizik umožňuje posoudit i vliv podlimitních zátěží a umožňuje tak vyšší úroveň ochrany veřejného zdraví.

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

Umístování obytné a další specifikované zástavby do OHP není legislativou striktně zakázáno, ale jsou stanoveny legislativní podmínky pro tuto zástavbu v OHP. Tyto podmínky jsou ve zpřísněné formě zohledněny ve stanovisku EIA. Zároveň nebyl v procesu EIA, Posouzení vlivů na zdraví, oponentním posudku ani ve vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví (MZdr) nalezen důvod pro striktní zákaz z důvodů zákonných parametrů.

Kromě toho byla v rámci procesu EIA stanovena území nevhodná pro bydlení (na základě max. hladin hluku, které nemají v současné době zákonný parametr), která jsou ošetřena příslušnou podmínkou stanoviska EIA).

Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

D)4) Požadované varianty byly prověřeny a doloženy dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.

D)5) Legislativní hygienické limity vymezují přijatelnou míru zdravotních rizik hluku a nebudou na základě procesu EIA překročeny (legislativní limit pro venkovní prostor mimo

OHP, legislativní limit pro vnitřní prostor v OHP). Proces EIA probíhá podle zák. č. 100/2001 Sb., nikoli podle „stavebního zákona a územního plánování“.

D)6) Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

D)7) Legislativní hygienické limity vymezují přijatelnou míru zdravotních rizik hluku a nebudou na základě procesu EIA překročeny (legislativní limit pro venkovní prostor mimo OHP, legislativní limit pro vnitřní prostor v OHP).

D)8) Uváděné doporučení WHO platí skutečně pro umístování nových záměrů na „zelené louce“, zároveň ovšem národní hlukové předpisy (zajišťující přijatelnou míru rizika) vycházejí plně z požadavků WHO s tím rozdílem, že v národní legislativě jsou závazné, zatímco WHO požaduje limity doporučené (doporučené je má i většina evropských zemí).

D)9) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

D)10) Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

D)11) Vyhodnocení kumulativních vlivů bylo provedeno dle možností daných legislativou, v posudku podrobně vysvětleno.

D)12) Posouzení vlivu na ceny nemovitostí bylo provedeno v úrovni potřebné pro proces EIA.

D)13) Proces EIA stanovil takové podmínky, aby k „zatěžování území nad přípustnou mírou“ nedošlo a aby nemohlo dojít k překročení závazných limitů (včetně vlivů hluku).

E) Dokumentace byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.

F) Vzhledem k vysoce nadstandardnímu rozsahu záměru a velmi velkému počtu vyjádření, která byla nutno řádně vypořádat, nemohly být správně lhůty po dohodě s MŽP dodrženy.

G) Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

H) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je

základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.). Výčet dotčených obcí se nijak nemění, nemění se ani systém provozu záměru, ani podmínky OHP.

I) OHP je navrženo v rozsahu limitních izofon, které jsou v dokumentaci jednoznačně zakresleny.

J) Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení neukládá zpracovateli doplněné dokumentace EIA vypořádat připomínky k původní dokumentaci EIA. Naopak tento zákon ukládá zpracovateli dosudku EIA vypořádat všechna došlá vyjádření k dokumentaci EIA a nerozlišuje mezi původní dokumentací EIA a doplněnou nebo přepracovanou dokumentací EIA.

Vypořádání k Příloze vyjádření obce Svárov

Příloha k vyjádření č.1 Hodnocení vlivů na zdraví obyvatel

A) Neposouzení únosné míry zdravotních rizik

B) Protizákonné doplnění a přepracování dokumentace v rámci posudku

C) Pochybení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví

D) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010 (příloha 1 posudku, vzhledem k množství různých posudků dále jen „posudek na posudek“)

E) Vlastní posouzení vlivů záměru v posudku

A) Legislativní hygienické limity vymezují přijatelnou míru zdravotních rizik hluku a nebudou na základě procesu EIA překročeny (legislativní limit pro venkovní prostor mimo OHP, legislativní limit pro vnitřní prostor v OHP).

B) Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb

B)1. Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

Regulace činností v OHP je jednoznačně stanovena dle zák. č. 258/2000 Sb.

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP.

Hodnocení zdravotních rizik expozice hluku z leteckého provozu bylo zdola omezeno na nejnižší hladiny, na nichž lze prakticky rozlišit příspěvek hluku z leteckého provozu od hluku z ostatních zdrojů.



B)2. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

B)3. Hodnocení zdravotních rizik nerozlišuje hlukovou zátěž v OHP a mimo něj. Uvažuje ji v celém zjištěném rozsahu a v celém dotčeném území.

Hluková studie, která je přílohou dokumentace zohledňuje příslušné nejistoty výpočtu dle závazných metodik, které jdou k „tíži žadatele“, obsahuje stanovení limitních izofon. Vyhodnocení měření potom probíhá dle požadavků orgánů státní správy, jehož metodika není předmětem posouzení v tomto procesu EIA. Počty pohybů jsou stanoveny podmínkami určujícími maximální kapacity.

Maximální hladiny hluku z leteckého provozu byly prověřeny v rámci oznámení EIA, které je nedílnou součástí procesu EIA a na základě jejich posouzení byly stanoveny oblasti nevhodné pro bydlení (významné vlivy maximálních hladin hluku) – viz příslušná podmínka. To, že v současné době nemají stanoven zákonný limit není chybou procesu EIA. Stanoveny byly, byly určeny oblasti s významnými vlivy, které byly ošetřeny příslušnou podmínkou.

B)4. Dokumentace byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.

B)5. „Skoková“ zátěž nebyla nijak opominuta – příslušné metodiky pro hodnocení vlivů na zdraví s ní počítají. Zároveň se nepočítá s provozem na maximální kapacity v době uvedení záměru do provozu.

B)6. Maximální hladiny hluku z leteckého provozu byly prověřeny v rámci oznámení EIA, které je nedílnou součástí procesu EIA a na základě jejich posouzení byly stanoveny oblasti nevhodné pro bydlení (významné vlivy maximálních hladin hluku) – viz příslušná podmínka. To, že v současné době nemají stanoven zákonný limit není chybou procesu EIA. Stanoveny byly, byly určeny oblasti s významnými vlivy, které byly ošetřeny příslušnou podmínkou. Hladina maximálního akustického tlaku není jako deskriptor pro posuzování hluku z dopravy stanovena nebo doporučena ve formě národního hlukového limitu ani žádnou směrnicí EU (Směrnice č. 2002/49/EC, která pouze umožňuje tento deskriptor použít, zejména, pokud jsou na něj navázány tzv. mezní hodnoty, což v ČR nejsou - viz příloha I Směrnice).

B)7. Problematika rozsahu limitní izofony nočního hluku je v posudku dostatečně vysvětlena. Na uvedeném „hlukovém paradoxu“ se mj. podílí i problematika nutného zohlednění příslušných korekcí ve výpočtu limitní izofony, které jdou k „tíži žadatele“. Vyhodnocení měření potom probíhá dle požadavků orgánů státní správy, jehož metodika není předmětem posouzení v tomto procesu EIA.

B)8. Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejností a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.). Výčet dotčených obcí se nijak nemění, nemění se ani systém provozu záměru, ani podmínky OHP.

Vlivy hluku se v souvislosti se podmíněným omezením rozsahu OHP ani ochrana zdraví nijak nemění.

Na rozsahu OHP se nezbytně projeví nutného zohlednění příslušných korekcí ve výpočtu limitní izofony, které jdou k „tíži žadatele“.

V minulosti nikdy nebyla stanovena max. kapacita letiště Praha - Ruzyně ve formě max. počtu pohybů letadel, která je poprvé stanovena v tomto procesu EIA. Proto nebyl požadován proces EIA při zvýšení kapacity.

Žádná podmínka stanoviska EIA není limitována rokem 2020.

Letiště dosud nemělo stanovenou max. kapacitu. Podmínku, která stanovuje max. kapacitu musí správní úřad zohlednit při dalších rozhodnutích (v tomto případě např. územní rozhodnutí) dle § 10 odst. 4 zák. č. 100/2001 Sb. Dále musí kontrolovat její plnění. Předmětem EIA (tedy nové EIA) jsou pak: „změny záměru uvedeného v příloze č. 1 k tomuto zákonu kategorii I, pokud má být významně zvýšena jeho kapacita a rozsah nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání“ - § 4 odst. 1 písm. b). Požadavek na zvýšení podmínkou stanovené max. kapacity lze považovat za „významné zvýšení kapacity“.

B)9. V Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví byly použity výpočtové varianty, jedná se běžný postup, v tomto případě dokonce postup vyžádaný orgánem ochrany veřejného zdraví a podle tohoto požadavku také zpracovaný.

Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

B)10. Rozdělení směrů startů a přistání je závislé na směru větrů, v dlouhodobém horizontu se může měnit a dynamika tohoto vývoje je zohledněna v akustických a rozptylových studiích v dokumentaci EIA.

Zátěž území nočním hlukem se skutečně sníží a to významně oproti stávajícímu stavu a případnému pokračování stávajícího stavu. Jednak je počet nočních letů omezen na max. 40 pohybů a to nejen v charakteristickém dni (půlroční průměr), ale i za jednu konkrétní noc, ale dále je noční provoz omezen dalšími podmínkami stanoviska EIA:

V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přílet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Tyto podmínky jdou nad rámec legislativy a jsou výsledkem procesu minimalizace vlivů v rámci procesu EIA.

Hluková kvóta je interní opatření letiště, které jde nad rámec ostatních podmínek (upřednostnění méně hlučných letadel na základě letištních poplatků).

Hodnocení zdravotních rizik expozice hluku z leteckého provozu bylo zdola omezeno na nejnižší hladiny, na nichž lze prakticky rozlišit příspěvek hluku z leteckého provozu od hluku z ostatních zdrojů.

Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

D) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010 byl objednan zpracovatelem posudku EIA dle § 9 odst. 4. Tento dílčí podklad byl objednan proto, že zpracovatel posudku EIA je autorizovanou osobou pro EIA, není však autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik expozice hluku a osobou způsobilou pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, což je zpracovatel citovaného oponentního Posudku na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010.

Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném svém ustanovení neukládá povinnost uvedení objednatele v dílčím podkladu.

Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno.

Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

E) Legislativní hygienické limity vymezují přijatelnou míru zdravotních rizik hluku a nebudou na základě procesu EIA překročeny

Posouzení zdravotních rizik se opírá o odst. 3) zákona č.258/2000Sb. a je prováděno dle mezinárodních metodik doporučených WHO. Hodnocení zdravotních rizik umožňuje posoudit i vliv podlimitních zátěží a umožňuje tak vyšší úroveň ochrany veřejného zdraví.

Udávané „fatální chyby“ dokumentace EIA a posudku EIA nebyly potvrzeny žádnou ze zúčastněných autorizovaných osob ani příslušnými úřady státní správy.

## **Obec Úhonice**

Nemá žádných námitek k posudku a souhlasí s jeho zněním i závěry.

## Obec Únětice

K výše uvedenému dokumentu máme následující připomínky:

- Zvolenou metodu, zvláště s ohledem na výběr posuzovaných variant považujeme za chybnou. Důvodem jsou jednak zastaralé údaje, zařazení varianty 2020-A, která pracuje se stavem, který reálně nemůže nastat a v neposlední řadě i fakt, že chybí srovnání s variantou předpokládající zachování současného dráhového systému s predikovaným provozem letiště a počtem obyvatel v cílovém roce 2020, tedy s možností, která je při zachování současného způsobu zpracování a projednávání celkem reálná. Celý dokument tak působí spíše jako poněkud křečovitá apologie posuzovaného záměru.
- V tabulkách v čl.4 se pracuje s termíny, které verbálně označují stupeň obtěžování hlukem. Skutečnost, že naše obec není zařazena do tohoto souboru a z uvedených údajů vyplývá, že v Úněticích nejsou žádné osoby exponované hlukem a to dokonce ani v kategorii „mírně obtěžovaných“ je zcela absurdní, neodpovídá skutečnosti a svědčí o slabé vypovídací schopnosti výchozích dat. Už jenom skutečnost, že naše obec leží ve stejné vzdálenosti od paty dráhy jako Suchdol (510 exponovaných obyvatel poblíž osy současné dráhy), navíc západním směrem, kudy jsou dle dostupných informací vedeny trajektorie významné části startujících letadel napovídá, že čísla stěží mohou odpovídat realitě.
- V dokumentaci není zcela přesvědčivě stanovena nepřekročitelná cílová kapacita letiště po realizaci záměru. Tento údaj je pro nás naprosto zásadní neboť růst objemů letecké přepravy prokázal již v minulém desetiletí neočekávanou dynamiku. Je nutné zavést a zkoumat kategorii „kapacita území, vzhledem k očekávaným pohybům letadel“!
- Zkoumání možností variant řešení s přemístěním části aktivit ruzyňského letiště do jiného prostoru vzdálenějšího od rezidenčních municipalit poblíž hlavního města (jako příklad může sloužit Varšava, či Miláno), nebylo podle našeho názoru se vší zodpovědností provedeno. Vzhledem k dlouhodobé přípravě takového záměru by bylo třeba vytvořit a územně plánovacími nástroji zajistit rezervování území pro tento záměr.
- Tvrzení o zlepšení hlukových podmínek v noční době v oblasti Horoměřic a tedy i Únětic nepovažujeme přes opakované proklamace o snížení počtu nočních letů na 40, za zcela průkazné a nepřekročitelné z těchto důvodů:
  - EIA nezavazuje provozovatele k takovému postupu
  - zvětšení OHP umožní rozšíření nočního provozu
  - tlak na omezování nočního provozu na okolních letištích (Vídeň, Mnichov, Berlín, Frankfurt) a reálné kroky k jeho omezení na těchto letištích, zvýší finanční profit vyplývající z nočního provozu letiště Praha a tedy i motivaci k jeho rozšíření.

Pro naše občany je nepřekročitelnost stanovených limitů a postupné omezování nočního provozu až po jeho zrušení, zásadní podmínkou souhlasu se záměrem výstavby paralelní dráhy.

## Vypořádání:

Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

Srovnání s variantou předpokládající zachování současného dráhového systému s predikovaným provozem letiště by bylo jistě vhodné, ale oznamovatel s touto variantou

neuvažuje, pro tuto variantu nedodal žádné podklady, podle kterých by ji bylo možno vyhodnotit. Zároveň to není to povinností procesu EIA.

Lze předpokládat, že v této variantě by nebylo možné naplnit požadované intenzity pohybů letadel ve špičkových hodinách, což by vedlo k tlaku na zvýšení intenzit v ostatní době včetně noční doby. Vzhledem k tomu, že letiště dosud prakticky nemělo žádným významným rozhodnutím stanoveny nebo omezeny kapacity pohybů letadel ani nemělo závazná pravidla pro případný návrh nového ochranného hlukového pásma, nelze vyloučit při zachování současného dráhového systému možné zvýšení vlivů na ŽP v důsledku nutnosti podstatně většího využití dráhy 13/31 a zvýšení nočního provozu.

Při stejných intenzitách stávající systém se dvěma křížujícími se drahami nutně vykazuje podstatně menší možnosti optimalizace provozu z hlediska minimalizace vlivů na ŽP než systém s uvažovaným záměrem (2 paralelní dráhy, jedna křížující). V případě zachování současného dráhového systému bude při uzavření hlavní dráhy z jakýchkoli důvodů (údržba, opravy) vzrůstat počet a rozsah kritických situací (provoz, vlivy na ŽP) se vzrůstem počtu pohybů letadel.

Většina evropských mezinárodních letišť buď provozuje nebo připravuje realizaci paralelní dráhy právě z výše uvedených důvodů.

Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA.

Požadované varianty byly prověřeny a doloženy dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.

Podmínky stanoviska EIA musí správní úřad zohlednit při dalších rozhodnutích (v tomto případě např. územní rozhodnutí) dle § 10 odst. 4 zák. č. 100/2001 Sb. Dále musí kontrolovat jejich plnění.

V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přilet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Tyto podmínky jdou významně nad rámec legislativy a jsou výsledkem procesu minimalizace vlivů v rámci procesu EIA.

## Město Unhošť

A) Zpracovatel posudku nehodnotil úplnost dokumentace a to zejména ve smyslu požadavků Ministerstva životního prostředí (MŽP), Ministerstva zdravotnictví (MZ) a vypořádání připomínek veřejnosti, které vyplynuly z projednávání dokumentace v r. 2008.

### 1. Nesplnění požadavků MŽP

MŽP ve svém stanovisku z 13.3.2008 pod zn. 21550/ENV/08 MŽP na úvod uvedlo „zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat, je nutné tuto dokumentaci doplnit tak, aby zpracovatel posudku měl k dispozici veškeré údaje“ a požadovalo doplnit dokumentaci např. o:

- a) stanovit maximální kapacitu a limity záměru - nebylo splněno
- b) stanovit maximální únosnost území - nebylo splněno
- c) stanovit meze pro růst letiště - nebylo splněno
- d) vyhodnotit maximální možný rozvoj letiště - nebylo splněno
- e) prověřit a doložit varianty (dráhy, nákladní dopravy, přeměny letiště) - nebylo provedeno
- f) variantně posoudit různé kombinace provozu na dráhách - nebylo splněno
- g) vyhodnotit kumulativní vlivy - nebylo provedeno
- h) prověřit množství obyvatel - nebylo provedeno
- i) vypořádat veškeré připomínky a požadavky ve vyjádřeních k dokumentaci - nebylo splněno

Na závěr MŽP opakovaně uvádí „Doplněná dokumentace musí zohlednit a vypořádat veškeré relevantní připomínky a požadavky obsažené ve vyjádřeních ...“.

Posudek se k jednotlivým požadavkům ani k vyjádření MŽP jako celku nevyjadřuje, toto stanovisko, nejdůležitější pro hodnocení doplnění dokumentace, není v posudku ani uváděno.

Je zjevné, že bez splnění výše uvedených požadavků na doplnění nelze v podstatě záměr vůbec posoudit a navrhnout stanovisko k záměru. Že požadavky MŽP nebyly při doplnění dokumentace splněny, je naprosto zjevné ze samotného textu posudku, viz např. protizákonné doplňování dokumentace až v rámci posudku, zjevné dlouhodobé obcházení únosnosti území, přepracovávání dokumentace (návrhu OHP), dodatečné vypořádávání připomínek z projednání v roce 2008 až v rámci posudku, pokus nějak naformulovat pro účely posudku maximální kapacitu, nesprávné a neúplné počty obyvatel v dokumentaci i v příloze 5 posudku, atd. Zpracovatel posudku ani přes porušení zákona (termín, doplňování dokumentace) neobhájil úplnost a správnost dokumentace.

### 2. Nesplnění požadavků Ministerstva zdravotnictví

MZ jako dotčený úřad ve svém vyjádření (str.419 posudku) doporučuje v rámci posudku doplnit hodnocení zdravotních rizik o další variantu, aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, objasnit rozsah navrhovaného pásma a předložit podklady k limitním nočním izofonám. K tomuto doporučení je nutno uvést:

- doporučení MZ se zjevně netýká pouze informací vyplývajících z dokumentace, ale je požadováno vypracovat novou variantu a aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, evidentně se požaduje změna a doplnění dokumentace. MZ doporučuje provést doplnění, které zákon 100/2001 Sb. výslovně zakazuje a na zákaz doplňovat dokumentaci v rámci posudku byl oznamovatel výslovně upozorněn MŽP, viz výše. MZ nemůže ve svých doporučeních a požadavcích vyžadovat porušení zákona a i v případě, že by toto učinilo,

nelze tato protizákonná doporučení ze strany zpracovatele akceptovat. Odpovědnost za zpracování posudku v souladu se zákonem nese zpracovatel bez ohledu na doporučení MZ.

- ve vztahu k ochrannému hlukovému pásmu (OHP) nebyla MZ požadována jeho změna nezákonně provedená v rámci posudku, ale pouze objasnění velikosti OHP, odkazy na požadavky MZ a dikci zákona jsou v tomto směru irelevantní,
- srovnání stejným způsobem teoreticky vypočtených izofon z roku 2006 a 2020 naprosto neřeší podstatu problému na který upozorňuje veřejnost, protože se jedná zejména o rozpor mezi stavem izofon z roku 2006 a 2020 a autorizovaným měřením zjištěnými hladinami hluku v letech 2007 - 2010, které potvrdily dostatečný rozsah stávajícího OHP.

Zpracovatel v případě vyjádření MZ nepožadoval vrácení dokumentace k doplnění a v rozporu se zákonem dokumentaci sám doplnil a dokonce přepracoval nad rámec požadavku MZ.

### 3. Nevypořádání připomínek

Připomínky veřejnosti k vyhodnocení ochrany zdraví nebyly v doplněné dokumentaci předložené veřejnosti vypořádány, zpracovatel posudku opět nepožadoval vrácení dokumentace k doplnění. Nevypořádané připomínky veřejnosti se týkaly např. kapacity letiště, únosnosti území, nedostatečných podkladů u vyhodnocení vlivů na zdraví, neúměrného rozsahu OHP a bylo na ně opakovaně upozorněno při projednání v roce 2010.

Přestože byl zpracovatel posudku v připomíncech k doplněné dokumentaci na chyby v dokumentaci, nesplnění požadavků dotčených orgánů a nevypořádání připomínek upozorněn, nepožadoval doplnění dokumentace a přestože zpracovatel v rozporu se zákonem dokumentaci doplnil a přepracoval, je nadále neúplná.

B) Nedostatečné a nesprávné vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel

viz příloha

C) Posudek nesprávně hodnotí dokumentaci jako úplnou a správnou.

Dokumentace nebyla zpracována v souladu se zákonem 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (zák. EIA) a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti. Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

#### 1)část posudku I

Jsou uvedeny nesprávné údaje pod názvem kapacita záměru. Údaje v posudku

- nepředstavují kapacitu záměru nebo cílovou kapacitu, ale z dokumentace je zřejmé, že se jedná pouze o „cílovou kapacitu záměru pro předpokládaný rok 2020“, tedy pouze o jakýsi provozní stav, který může být kdykoliv překročen. S otázkou kapacity záměru nemá tento provozní stav nic společného.
- kapacita záměru byla předmětem připomínek k dokumentaci i k doplněné dokumentaci, nebyly vypořádány
- uvedené kapacity i dle zpracovatele posudku nejsou kapacity maximální, ale pouze se „v rámci procesu EIA považují za maximální,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- nejedná se o maximální kapacitu ani o kapacitu stanovenou na základě stanovení maximální únosnosti území pro daný záměr,
- nejedná se o kapacitu, která by byla projednána a schválena v rámci ÚPD, nebo odvozena od potřeb ČR nebo vyplývala z PÚR ČR,
- v celé dokumentaci ani v posudku není ani náznakem uvedeno, že deklarované parametry provozu k roku 2020 nebudou v následujících letech překročeny,

Z výše uvedeného je zcela zřejmé, že dokumentace stále neodpovídá zák. EIA a požadavku MŽP „jednoznačně stanovit maximální kapacitu a limity záměru na doplnění dokumentace, nebyly ani vypořádány připomínky veřejnosti k tomuto bodu. Toto pochybení je mimořádně závažné v souvislosti s neposuzováním únosnosti území v dokumentaci i v posudku.

2) část posudku II Posouzení dokumentace

a) Nesouhlasíme s vyhodnocením úplnosti dokumentace z těchto důvodů:

- nebyly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZ) z roku 2010 na doplnění doplněné dokumentace ani oprávněné připomínky občanů a obcí z roku 2010,
- dokumentace nemá dostatečnou vypovídací schopnost (viz požadavek MZ z 15.2.2010 na použití nových metod a postupů hodnocení vlivů,
- dokumentace byla ve fázi zpracování posudku doplňována a přepracována, tato skutečnost je v posudku zamlčena,
- porovnání variant nemůže být dostatečné, protože žádné varianty drah, jejich umístění nebo rozsahu provozu nebo rozložení provozu na drahách nebyly hodnoceny. Byly posouzeny pouze „varianty“ 2020-A a 2020-B, které se liší nikoliv v záměru, ale pouze v předpokládaném počtu obyvatel v území, které jsou porovnávány se stavem provozu a území v roce 2006. Nutno uvést, že rok 2006 není navíc stavem v době oznámení záměru jak požaduje zák. EIA. „Varianta“ 2020-A je navíc pro hodnocení zjevně zcela zbytečná - pracuje se stavem obyvatelstva k roku 2006 i pro rok 2020, tedy se situací, která již nikdy nemůže v roce 2020 nastat.

Stanovisko zpracovatele je nesprávné, což potvrzují přílohy 5 a 6 posudku.

b) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.2.

- zpracovatel přímo v posudku uvádí, že v dokumentaci nebyla stanovena maximální kapacita,
- namísto konstatování pochybení však zpracovatel o své vůli zavádí „pro další část procesu“ termín „maximální kapacita“ a to přejmenováním cílové kapacity záměru pro předpokládaný rok 2020,
- zpracovatel namísto konstatování nedostatků upravuje záměr předkládaný v dokumentaci a to v jeho základních parametrech a posouvá se do role zpracovatele dokumentace,
- zpracovatel objektivně nehodnotí, ale napravuje a omlouvá chyby oznamovatele, Stanovisko k tomuto bodu je nesprávné, neobjektivní a nepřijatelné.

c) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.5

Z přehledu vývoje letiště v posudku i v dokumentaci je zcela zjevný nekonceptní a nepromyšlený rozvoj letiště v posledních cca 50 letech, kterému napomáhá chaotické územního plánování. Namátkou lze z minulosti uvést:



Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- rozhodovalo se mezi výstavbou dráhy 04/22 a 06/24, zvolena výstavba 04/22, nyní uzavřena, protože v ose dráhy jsou Hostivice, investice zmařena
- modernizovala se 13/31, nyní se zavírá, v ose je nyní kupodivu Praha, investice nevyužita,
- opět se projednává 06/24, která byla kdysi považována za horší řešení než 04/22, nyní je to to nejlepší řešení,
- ad hoc se stavěly terminály na 22 mil pasažérů, přestože kapacita drah je údajně menší a nová dráha nebyla projednána,
- úspěšný prodej pozemků pod novou dráhou a jejich opětovný nákup, zjevný ztrátový obchod,
- vlivem špatného územního plánování nejsou vymezeny plochy pro rozvoj letiště, v celém okolí se průběžně staví obytné domy,

Minulost letiště dokládá potíže rozvoje letiště v zastavěném území, což se projevuje neustálými změnami dráhového systému při vynaložení nemalých finančních prostředků. Současný stav je v tomto směru dokonce ještě horší:

- PÚR nevymezuje rozvoj letiště, navíc dle rozhodnutí ústavního soudu nemůže PÚR obsahovat záměry nepřezkoumatelné v Zásadách územního rozvoje,
- Zásady územního rozvoje Prahy neobsahují letiště ani jeho rozvoj,
- platný územní plán neobsahuje potřebné plochy pro výstavbu paralelní dráhy, nevymezuje rozvoj letiště,
- platný ÚP VÚC Pražského regionu předpokládá jiný záměr než je posuzovaný v dokumentaci,
- procesem EIA se posuzuje záměr, který není vymezen v ÚPD Prahy,
- dokumentace neobsahuje aktuální vyjádření o vztahu k ÚPD, vlivem nedodržení lhůt pro vypracování posudku stanoviska příslušných úřadů neodpovídají skutečnému stavu ÚPD,

Z požadavku na oznámení záměru, které má obsahovat aktuální informaci o vztahu k územnímu plánování a z logiky věci lze předpokládat že soulad s ÚPD je u podkladu pro územní rozhodování (EIA) téměř samozřejmostí, a že nikdo nebude absolvovat proces projednávání záměru dle stavebního zákona od konce, zvláště v případě, že se jedná o omezení práv na ochranu zdraví a majetku obyvatel. Navrhovat omezení těchto práv, aniž byl záměr řádně projednán procesem územního plánování, je nepřijatelné stejně jako laxní přístup a bagatelizace problému ze strany zpracovatele.

d) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.8

- není zřejmé, zda členění obcí do kategorií A - C je platné, zpracovatel se rozhodl, (posudek str. 63), že zmenší rozsah OHP,
- protizákonná změna dokumentace (konkrétně přílohy 16 dokumentace) v tak velmi závažné oblasti je nepřijatelná a nepřípustná

bylo nutné konstatovat neplatnost dokumentace v této části nebo upustit od protiprávních změn dokumentace.

e) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.II.1 Ochranná pásma

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- zpracovatel účelově přeformulovává požadavky MŽP a MZ pouze na jakýsi základní požadavek rozpracování varianty k roku 2020, toto neodpovídá skutečným požadavkům dotčených orgánů,
- odkazuje se na podrobný návrh OHP v příloze 16 dokumentace,

Ve stanovisku k této části na str. 63 ale přitom zpracovatel přímo přepracovává dokumentaci - přílohu 16, a uvádí „bylo v rámci posudku provedeno zásadní zmenšení rozsahu navrženého OHP a byly nalezeny podmínky pro jeho jednoznačné vymezení“ K tomu je třeba uvést:

- přepracování dokumentace je zákonem zakázáno, zpracovatel posudku mění předloženou dokumentaci,
- v dokumentaci a v posudku jsou dvě různá OHP,
- OHP není řádně v posudku vyznačeno,
- dotčené orgány, veřejnost i zpracovatelé posouzení vlivů na zdraví se vyjadřovali a posuzovali jiné OHP než by mělo být nyní platné dle posudku,
- zpracovatel nevyvrátil připomínky k nesprávnosti limitních izofon, které nadále neodpovídají posuzovanému rozsahu provozu,
- zpracovatel posudku není zcela zjevně obeznámen s podstatou OHP, kontrolou dodržování podmínek OHP a dopady nejistoty měření hluku na vymezené OHP i jeho okolí,
- není zřejmé, jakou úvahou a jakým podnětem byl veden zpracovatel k přepracování návrhu OHP, protože tento požadavek nevyplývá z posouzení vlivů hluku na zdraví obyvatel ani není požadován MZ ve vyjádření z 15.2.2011 k dokumentaci, nevyplývá ani ze znění citovaného zákona,
- z hlediska obyvatel snižuje při zachování stejného leteckého provozu ochranu zdraví obyvatel, zejména s přihlédnutím k nejistotám měření a zachování délky OHP, která je rozhodující. Podrobněji v příloze 1 vyjádření.

Nesouhlasíme s přepracováním návrhu OHP zpracovatelem, které znamená snížení ochrany zdraví.

f) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.II.4 Provoz - Letecká doprava

- platí výhrady k neuvedení maximální kapacity, viz bod a),
- poznámka č. 2 na str. 71 je nesprávná, MŽP nepožadovalo cílovou kapacitu, žádný takový pojem zákon EIA nezná,

Nesouhlasíme se stanoviskem k této části, které se vztahuje k leteckému provozu z důvodů uvedených v bodě a) a b2)

g) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část C

- dokumentace ničím nedokládá, že hlukové zatížení není znečišťováním nebo poškozováním životního prostředí, zpracovatel uvádí nesprávnou informaci v posudku a navíc ani toto absurdní tvrzení nerozporuje,
- únosnost záměru pro dané území, zejména z hlediska zdraví obyvatel, nebyla vůbec posuzována,
- příčina nedohody s obcemi spočívala zejména v tom, že rozvoj letiště byl a je nadále neomezený a předimenzované OHP, jehož hranice může provoz reálně omezit, umožňuje

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

využít velké OHP k podstatně většímu leteckému provozu, než je posuzovaný v dokumentaci,

- zřízení OHP neznámá pro obyvatele menší hluk nebo vyřešení problémů s hlukem, zřízením OHP by byli trvale zbaveni části svých práv na ochranu zdraví a majetku,
- dotčení obyvatelé nyní žijí na území určeném dle platných územních plánů pro bydlení, žádná změna územních plánů není navrhována a umísťovat do takového území stavbu, která znehodnotí podmínky pro bydlení je nepřijatelné,

Zpracovatel nesprávně hodnotí dokumentaci a obhájí její nedostatky.

h) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.1

- tato část přebírá závěry a stanoviska z dokumentace a z přílohy 1 posudku, kde jsou vlivy na zdraví hodnoceny nesprávně a na základě nedostatečných podkladů, blíže viz příloha 1 vyjádření.

i) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.3.

- zpracovatel nezjistil nedostatečné podklady v hlukových studiích nutné pro posouzení vlivů na zdraví, přestože si na tuto skutečnost zpracovatelka vyhodnocení vlivů v dokumentaci stěžuje a odůvodňuje tím nesprávnost (podhodnocení) jejich výsledků,

Hodnocení podkladů je nesprávné a dále k části Hluk z leteckého provozu:

- vlivem časového prodloužení procesu EIA prakticky splývá stav v době uvedení do provozu se stavem k roku 2020, jejich srovnání ztrácí praktický význam, navíc termín uvedení do provozu předpokládaný v dokumentaci (2012) nelze dodržet, což je zcela zřejmé,
- správně uvedeno, že zhodnocení dopadů hluku by mělo vycházet z porovnání počtu obyvatel vystavených hluku v obou časových horizontech, ke škodě věci však toto při vyhodnocení vlivů na zdraví provedeno nebylo, zpracovatelka toto srovnání označila za zavádějící
- konstatuje se, že hodnocení je ovlivněno nárůstem obyvatel dle schválených územních plánů obcí - proč by se také nemělo stavět, jestliže je to na rozdíl od paralelní dráhy v souladu s ÚPD,

Srovnání stavů v době uvedení do provozu a k roku 2020 je zbytečné, podklady jsou neúplné a hodnotí se a srovnávají nesmyslná časová období a stavy obyvatel.

j) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.9.

Zpracovatel konstatoval velkou aktivitu v rozvoji bydlení v souladu s územními plány, odkazuje na studie o vývoji počtu obyvatel, bohužel podklady o počtu obyvatel nejsou úplné a odhady pro rok 2020 jsou nesprávné. Bohužel z této skutečnosti nevyvodil žádné závěry, přestože se jedná o podklady pro hodnocení vlivů na zdraví. Tvrzení, že se s paralelní dráhou v územních plánech počítá od 70tých let lze úspěšně pochybovat - paralelní dráha není ani v současném územním plánu a plochy pro bydlení jsou v okolí paralelní dráhy bez jakýchkoliv omezení nebo limitů. Zde se jedná přímo o rozpor s územním plánováním, nikoliv o počítání s dráhou jak tvrdí zpracovatel.

k) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.II.

Posouzení komplexní charakteristiky vlivů záměru obsahuje zásadní nepravdu a to ve vztahu ke zdraví obyvatel. Zpracovatel tvrdí údajně na základě vyhodnocení vlivů na zdraví v příloze 20 dokumentace, že „nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo“. Toto je zjevná nepravda, přijatelnou míru zdravotních rizik vymezují

hygienické limity hluku a ty budou s ohledem na dokumentaci záměru překročeny a to i na obytných územích. Na této skutečnosti nemohou nic změnit ani nekomplexní studie vlivů na zdraví, které se problému překročení nebo nepřekročení zdravotních rizik z hlediska platných limitů a únosnosti záměru zcela zjevně vyhýbají.

### 3) Nesouhlasíme se stanoviskem v části D III

K posouzení použitých metod hodnocení

- k použitým metodám hodnocení se zpracovatel nevyjádřil,
- v případě akustických podkladů se bez vlastního názoru odkázal na hodnocení Eurocontrol a podtrhl jako zásadní sdělení Eurocontrol „předpoklady a výsledky použité k sestavení map linií hluku prezentované ve zprávě EIA mohou být považovány za spolehlivé pro účely zásadních politických rozhodnutí“. Tento závěr je ve vztahu k procesu EIA irelevantní, protože se v případě procesu EIA a navazujících správních řízení nejedná a nemůže jednat o politická rozhodnutí, natož zásadní. Nyní se posuzuje konkrétní záměr a jeho dopady na okolí, nikoliv o politická rozhodnutí.

Trváme na zásadním nesouladu mezi matematickým modelem a autorizovaným měřením ověřeným skutečným stavem, vyjádření Eurocontrol je vzhledem k jeho obsahu nepodstatné.

K variantám záměru

- zpracovatel nedoložil, že by byla zpracována nějaká varianta záměru, pouze prezentuje úvahy desítky let staré o rozvoji letiště
- žádné varianty umístění, rozsahu provozu, rozložení provozu na dráhách nebyly nikdy provedeny, předkládaný záměr je stále předkládán jako jediné možné řešení,
- žádné varianty, přesuny dopravy ani změny charakteru letiště nebyly hledány ani prověřovány

Jedná se o zjevné nesplnění požadavku MŽP i nevypořádání připomínek k dokumentaci, stanovisko zpracovatele k tomuto ignorování požadavku MŽP chybí.

### D) část posudku V Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci

K vypořádání typických připomínek podáváme následující vyjádření:

#### 1) Stanovení maximální kapacity

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně a úplně z následujících důvodů:

- v dokumentaci není stanovena maximální kapacita,
- v dokumentaci není uvedena cílová kapacita, ale cílová kapacita záměru pro předpokládaný rok 2020, zpracovatel by měl respektovat dokumentaci,
- zpracovatel nemá oprávnění stanovovat maximální kapacitu, počet letadel, ... a přepracovávat dokumentaci, z jeho strany se nejedná o podmínky, ale změny záměru
- pokud by se všechny záměry posuzovaly podle stavu v době uvedení do provozu či doby náběhu výroby jak požaduje oznamovatel se souhlasem zpracovatele, asi by proces EIA ztratil smysl - každý by si vymyslel nějaký neškodný výchozí stav provozu,
- nárůst provozu po roce 2020 není nikde vyloučen, zjevně k němu bude zejména z ekonomických důvodů docházet,

#### 2) Problematika OHP a stanovení limitů území

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně zejména z následujících důvodů:

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- zpracovatel není oprávněn přepracovávat dokumentaci záměru a měnit předkládaný záměr, jeho úkolem je posuzovat předložený záměr,
- nebyl vyřešen rozpor mezi snižováním nočního provozu a prodlužováním stávajícího OHP z důvodu nočního hluku,
- úvahy o rozdílu mezi izofonami 2006 a 2020 pouze odvádějí pozornost od podstaty problému,
- zpracovatel naprosto nepochopil podstatu nejistoty měření a její uplatňování při kontrole hluku, protože nejistoty měření jdou v jeho podání a návrhu OHP v neprospěch obyvatel,
- venkovní hluk není v OHP legislativně omezen z hlediska průměrných hladin ani maximálních hladin a to v denní a noční době, vlivem nejistot měření na hranici OHP není v tomto směru pro obyvatele nic jisté,
- ohledně podmínek pro rozšíření OHP na str. 123 lze konstatovat, že požaduje blíže nespecifikovanou optimalizaci provozu, která by se „vešla“ do limitních izofon. Tato optimalizace může vést k přerozdělení provozu mezi dráhy oproti deklarovanému stavu v dokumentaci, ke kterému se vyjadřovala veřejnost.
- Zpracovatel neustále opakuje, že se sníží noční hluk, ale stejně razantně trvá na roz šíření OHP z důvodu nočního hluku. Zjevný rozpor, jedno z tvrzení prostě nemůže být pravda.
- Informace o legislativě, že dle zákona 258/2000 Sb. musí být OHP vyhlášeno v rozsahu limitní izofony, v tomto případě teoreticky a zjevně špatně vypočtené, jsou klamání veřejnosti, přesvědčit se lze přímo v zákoně.

Závěrem lze konstatovat, že pokud byl návrh OHP navržen nesprávně, měla být dokumentace vrácena k přepracování. Typická připomínka nebyla vypořádána.

3) Problematika posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví ad a) typická připomínka nebyla vypořádána, odůvodnění viz příloha. ad b) typická připomínka nebyla vypořádána, odůvodnění viz příloha. ad c) nárůst počtu obyvatel s kardiovaskulárními onemocněními

K odhadům počtu různých onemocnění je nutno uvést.

- nejsou hodnocena všechna rizika spojená s nadlimitním hlukem, jde pouze o výběr některých onemocnění,
- celospolečensky přijatelné riziko ohrožení zdraví je stanoveno nařízením vlády 148/2006 Sb., které zahrnuje veškeré faktory a stanovuje přijatelnou míru zátěže, zpracovatel zohledňuje pouze některá rizika a hodnocení není úplné,
- všechna neúplná hodnocení rizik jsou zatížena chybami ve vstupních předpokladech,
- doplnění dokumentace bylo provedeno v rozporu se zákonem, veřejnost se sním nemohla řádně seznámit,
- neúplnost podkladů je problém oznamovatele, nelze jím omlouvat nedostatečnost vyhodnocení,
- všechny uváděné nejistoty všeho druhu by se měly odrazit ve zvýšené ochraně obyvatel, nikoliv v „ořezání OHP“ při stejném rozsahu provozu,
- tvrzení o nadhodnoceném posouzení není opodstatněné vzhledem k neúplnosti hodnocení a neuvažování dalších rizik spojených s omezeným větráním - protihluková okna fungují pouze při úplném vzduchotěsném uzavření, klimatizace není součástí protihlukových opatření a zhoršuje se kvalita vnitřního prostředí a to nejen z důvodů hluku.

ad d) Umístování obytné zástavby do OHP

Umístování staveb pro bydlení, škol a školek do OHP je natolik absurdní, že pokus o negování věty v dokumentaci o tom, že nelze splnit podmínky pro chráněný venkovní prostor staveb a že by se v OHP neměly ani tyto stavby umísťovat, nelze nic než odmítnout. Zvláště podivně to vyznívá v kontextu s několikrát opakovaným konstatováním, že za nepříznivé výsledky vyhodnocení je odpovědný zejména nárůst počtu obyvatel v okolí letiště. Lze dále odkázat na směrnici EU o snižování počtu obyvatel zasažených hlukem, snižování hlukové zátěže a lze si i položit otázku - co děti na zahradách mateřských škol?

Nesouhlasíme s vypořádáním připomínky, proč se tento správný a logický požadavek nelíbí zpracovateli, není zřejmé. ad f) Vnášení leteckého hluku do nových oblastí

Nezpochybňujeme platnost fyzikálních zákonů, ale nesouhlasíme s vypořádáním připomínky a nadále spatřujeme rozdíl v tom, jestli letadlo letí ve vodorovné vzdálenosti 1,5 km a více od domu nebo nad hlavou. Že se posunutím dráhy směrem ku Praze dostane hluk i do nových území je dle standardních fyzikálních zákonů zřejmé. Typická připomínka nebyla vypořádána, účinek hluku v nově zasažených oblastech nebyl dostatečně vyhodnocen (Lysolaje, Sedlec)

ad g) Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví

- připomínky nebyly vypořádány, lokality Sedlec, Lysolaje, Řepy nebyly hodnoceny ve variantě 2020-B
- nedostatek podkladů neomlouvá oznamovatele ani zpracovatele,
- chybné doplnění bylo navíc provedeno protizákonně,
- proč posuzovatel navrhuje vyškrtnutí lokalit dotčených záměrem z hodnocení není jasné, ale nesouhlasíme s tím

Typická připomínka nebyla vypořádána.

ad f) Únosnost vlivu hluku na veřejné zdraví

Posouzení únosnosti záměru pro dané území nebo při neznáme kapacitě záměru posouzení maximální únosnosti území pro daný záměr nebylo provedeno v dokumentaci ani v posudku, přestože

- ve stanovisku MŽP k dokumentaci je požadavek „stanovit maximální únosnost území... ve vazbě na kapacitu záměru“,
- posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví uvádí cíl „zhodnotit míru únosnosti území“,
- podstatou celého procesu EIA je zjevně právě posouzení, zda předkládaný záměr nepřekračuje únosné zatížení území,

Zásadní vadou dokumentace i posudku je neposouzení únosnosti záměru pro lidské zdraví, které se zpracovatel dokumentace a posudku snaží nahradit pouze procesem hodnocení rizik, pro který nejsou v legislativě stanovena pravidla ani deskriptory. Proces hodnocení rizik může být považován za doplněk hodnocení vlivů na zdraví dle zák. 258/2000 Sb., nikoliv za jeho náhradu a skutečně se jedná o „akademický proces“ který sám zpracovatel degraduje výroky např. „vhodné pro základní výzkum“, „méně vhodné pro potřebu jednoznačných závěrů procesu EIA“, méně pochopitelný pro veřejnost“, Předložený proces hodnocení rizik nevytvořil podklady pro posouzení únosnosti záměru dle zák. 258/2000 Sb. ani nebyl dle tohoto zákona hodnocen. Toto je zcela zjevné z následujícího:

- hodnocení vlivů na zdraví nepracuje s deskriptory dle zákona 258/2000 Sb.,

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- hodnocení neobsahuje žádný údaj o tom, kolik obyvatel žije a mělo by žít na území zasaženém nad limitním hlukem dle zák. 258/2000 Sb., a v jaké míře budou zasaženi tímto hlukem,

Orgány ochrany zdraví nejsou schopny posoudit záměr dle platných předpisů.

V posouzení vlivů na zdraví se zpracovatel pokouší vytvořit nový ukazatel přijatelné míry zdravotních rizik. Jeho úvahy jsou ovšem z hlediska platné legislativy zcela nezávazné, zatížené nejistotami a chybami včetně neúplnosti zohledněných rizik a nevyplývá z nich ve vztahu k únosnosti území naprosto žádný závěr. Proč nebylo provedeno posouzení dle platných deskriptorů v nařízení vlády č. 148/2006, které dle slov zpracovatele stanovují pro ČR „celospolečensky dostupné a únosné riziko“ a jsou stanoveny v souladu s doporučením WHO“ nebylo v rámci posudku objasněno. Zpracovatel tedy dokonce sám konstatuje, že máme stanovenou míru únosného rizika na světové úrovni, ale přesto toto vyhodnocení nebylo provedeno a je uváděno, že nelze provést. Jedná se o závažné pochybení zpracovatele posudku a také nevypořádání připomínek.

Otázku únosnosti záměru na lidské zdraví se zpracovatel pokouší vyřešit zcela nesprávnou interpretací zákona o životním prostředí: „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“. Uvedená tvrzení jsou s ohledem na záměr zcela nesmyslná, přesto pro pořádek uvedeme:

- hluk opravdu není složkou životního prostředí která může být poškozena, ale je to znečišťování životního prostředí v důsledku lidské činnosti, u které se posuzuje přípustná míra,
- předpokládat na základě dokumentace splnění hygienických požadavků je vzhledem k vyznačení území s nadlimitním hlukem nesprávné,
- tvrzení, že v okolí letiště nelze ani „hypoteticky“ !? usuzovat na poškození životního prostředí je zjevně nejvíce nesprávné tvrzení v průběhu 5 let trvajícího procesu EIA,
- dovozovat na základě těchto „faktů“ že nebude překročeno únosné zatížení území je rovněž nesprávné, zvláště když tento problém nebyl v dokumentaci a posudku vůbec řešen.

Typická připomínka nebyla vypořádána.

ad g) Regulace využití území

Kritika a připomínky směřovaly proti regulaci území, která představuje zásah do vlastnických práv a byla navrhována ve prospěch podnikatelského subjektu a bez náhrady. Zpracovatel namísto obhájení požadavku, z hlediska územního plánování legitimního, všechny návrhy na regulaci území vypustil a pak si v jiných částech posudku stěžuje na neustálý rozvoj území. Soulad záměru s územními plány je v posudku ignorován v plné míře. Typická připomínka nebyla vypořádána.

ad h) Území nevhodná pro bydlení, pro školní a zdravotní účely

Tato území nejsou vyznačena v dokumentaci ani v posudku, připomínka nebyla vypořádána.

ad i) Závěr k posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví

Tvrzení zpracovatele o dostatečné kvalitě posouzení neodpovídá skutečnosti, o čemž svědčí protiprávní doplňování posouzení i přetrvávající chyby v dokumentaci a nyní i v posudku. Podklady pro orgány státní správy jsou nedostatečné, protože nebylo provedeno posouzení dle

zák. 258/2000 Sb., které je pro tyto orgány zcela jednoznačně závazné, což vyplývá i z tvrzení zpracovatele, že hodnocení má akademický charakter. Zcela souhlasíme s tvrzením, že využitelnost pro laickou veřejnost je malá a doplňujeme, že se to v plné míře vztahuje i na státní orgány.

#### 4) Prověření dalších variant

Žádné varianty uspořádání drah ani varianty provozu na drahách, které by umožnily minimalizaci dopadů na okolí nebyly po dobu 5 let procesu EIA hledány, posuzovány, stejně jako nebyly hledány v rámci stávající ani navrhované územně plánovací dokumentace. Nebyl splněn požadavek MŽP a veřejnosti, typická připomínka nebyla vypořádána.

#### 5) Problematika překročení hlukových limitů

Vypořádání obsahuje citaci zákona, ale neřeší podstatu problému - zbavení obyvatel práva na ochranu zdraví a majetku. Zpracovatel pro tento zásah do lidských práv nemá naprosto žádnou oporu v územních plánech, není řádně odůvodněn, nejsou uvedeny podmínky vyvlastnění části práv, kompenzace majetkové a zdravotní újmy, ... Zpracovatel opominul, že lidé nechtějí stavět na letištní ploše, ale naopak letiště zamýšlí způsobit hluk v oblastech určených pro bydlení. Postup je zcela v rozporu s principy stavebního zákona a územního plánování. Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### 6) Soulad s územně plánovací dokumentací (ÚPD)

Vypořádání typické připomínky není věcně správné a to z následujících důvodů:

- uvažovaný záměr nelze umístit na stávající plochu letiště DL v platném územním plánu, lze odkázat na navrhovanou změnu Z939, zjevně nepravdivé tvrzení zpracovatele,
- dokumentace obsahuje vyjádření místně příslušných stavebních úřadů z roku 2009, které je jednak neaktuální a také nesprávné, na nesprávnost vyjádření byli příslušné úřady i MŽP upozorněny,
- v důsledku vlekového procesu EIA jsou uvedena vyjádření po dvou letech překonaná, Zásady územního rozvoje Prahy letiště Praha Ruzyně neobsahují, změna Z939 nebyla a nemůže být v současné době schválena,
- letiště svým plánovaným provozem zasahuje do území vyznačených jako obytná a došlo by k překračování hlukových limitů, dopravní stavby takového rozsahu s negativním dopadem na okolí nelze umístit do území obytných,
- nesouhlasíme s tvrzením, že záměr který je spojen s částečným vyvlastněním práv na ochranu zdraví, životního prostředí a majetku lze projednávat jako podklad pro územní řízení či opatření obecné povahy bez souladu s ÚPD

Typická připomínka nebyla vypořádána, zpracovatel neověřil aktuální stav v území, nesprávnosti vznikly i v souvislosti s nedodržením zákonných lhůt pro zpracování posudku.

#### 7) Plnění ekologických limitů

Postup podle zákona při zřizování OHP neznámá, že lidé uvnitř OHP nebudou vystaveni nadlimitním hodnotám hluku a že tento stav je třeba řešit. Posouzení dle zákonných limitů nebylo provedeno.

#### 8) Doporučení WHO

Argumentace s novými a starými letišti je zcela zavádějící, protože lidé a jejich zdraví jsou stále stejní a pro oba případy doporučení WHO z hlediska ochrany zdraví platí. Pokud se



zásadním způsobem rozšiřuje letišti v Ruzyni, tak to evidentně neznamená, že doporučení neplatí a pokud je nelze dodržet, tak je zjevně ohroženo zdraví obyvatel. Typická připomínka nebyla vypořádána

#### 9) Vyhlašování OHP

Dokumentace i posudek předkládají veřejnosti nesprávné informace:

- v dokumentaci nepravdivé tvrzení o shodě,
- v posudku nepravdivé tvrzení o požadavku orgánu ochrany zdraví na OHP v rozsahu limitních izofon, (požadavek orgánu není doložen, ve stanovisku MZ pouze požadavek na objasnění rozsahu OHP nikoliv na přepracování, přepracování dokumentace provedeno v rozporu se zákonem)
- odkazy na striktní požadavky zákona jsou zjevně nepřesné a matou veřejnost, Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### 10) Počty obyvatel

Přes upozornění veřejnosti a požadavek MŽP počty obyvatel nebyly prověřeny, ve variantě 2020-B jsou počty neúplné, odhady nesprávné. Nejedná se o neshody s jinými prognózami, ale o skutečnost, že prognózovaný stav na Suchdole k roku 2020 byl překročen již v roce 2010, což je fakt. Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### 11) Vyhodnocení kumulativních jevů

Toto vyhodnocení nebylo provedeno a zpracovatel tento fakt ani nezakrývá, typická připomínka nebyla vypořádána.

#### 12) Hodnota nemovitostí

Zpracovatel neřeší připomínku, pouze odkazuje na dokument, který byl předmětem připomínek a nehodnotí správnost nebo nesprávnost hodnocení. Odpověď na otázku, zda dům u dálnice nebo pod letištní drahou má stejnou hodnotu jako dům v klidné lokalitě, je zřejmá i bez studie. Typická připomínka nebyla vypořádána.

#### 13) Limity hluku a znečišťování životního prostředí

Obhajoba tvrzení, že limity hluku nejsou stanoveny jako limity znečištění životního prostředí, je nepřijatelná. Argumenty které zpracovatel uvádí, jsou směsicí citací zákona a polopравdivých tvrzení, z kterých je vyvozen potřebný závěr - vyhnout se posuzování únosnosti záměru na životní prostředí, v tomto případě „za každou cenu“. Zjevné nepravdy jsou následující:

- životní prostředí nejsou jen složky ovzduší, ..a energie, ale zákon říká jasně - je to vše, co vytváří přirozené podmínky existence organismů včetně člověka,
- vytváření hluku provozem letadel by nemělo být znečištěním životního prostředí - zákon uvádí, že poškozováním životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy,

Máme tedy lidskou činnost, znečišťuje životní prostředí, máme i zvláštní předpis, máme také míru stanovenou nařízením vlády a přesto zpracovatel tvrdí, že MŽP nepřísluší posuzovat vliv hluku na životní prostředí z hlediska únosnosti a že překročení limitů hluku neznamená překračování únosného zatížení. Posouzení únosnosti záměru z hlediska zdraví by mělo být úplně samozřejmé i při neexistenci všech zákonů, argumentaci zpracovatele nerozumíme, typická připomínka však v každém případě nebyla vypořádána.

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

E) Zpracovatel posudku v rozporu se zákonem doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru, přestože tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje. Zpracovatel posudku posuzoval dokumentaci doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.

F) V rámci procesu EIA nebyly splněny zákonné termíny, např. termín pro zpracování posudku byl překročen o cca 350 dnů.

G) Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném územním plánu Prahy ani v zásadách územního rozvoje Prahy a je v rozporu s platným územním plánem VÚC pražského regionu, údaje v dokumentaci jsou nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k záměru.

H) Zcela nezákonný je postup zpracovatele při posuzování navrhovaného ochranného hlukového pásma

(OHP), protože zpracovatel v rámci posudku zcela přepracoval návrh OHP - proti předané dokumentaci stanovuje jiný rozsah a nové podmínky OHP. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí přepracování dokumentace výslovně zakazuje. Tímto dochází ke změně rozsahu dotčených obcí a území, snižuje se ochrana obyvatel před leteckým hlukem a důsledkem by byla maximální koncentrace provozu do úzkého pruhu území.

I) Důsledkem nezákonného postupu a nesprávného posudku je, že z procesu EIA nelze zjistit, komu a v jakém rozsahu hrozí omezení ochrany zdraví a dotčení vlastnických práv zřízením OHP.

J) Dodatečné vypořádání připomínek za oznamovatele

Zpracovatel vypořádává v posudku vyjádření k dokumentaci z roku 2007, která měla být vypořádána v souladu s požadavkem MŽP již v doplněné dokumentaci z roku 2009. Místo vrácení dokumentace k doplnění v souladu se zákonem EIA zpracovatel po třech letech napravuje nedostatky doplněné dokumentace.

Z výše uvedených důvodů nesouhlasíme s hodnocením v části VI posudku, závěry byly učiněny na základě vadné dokumentace, nesprávných vstupních údajů a za cenu porušení zákona EIA. Dokumentace, posudek a navržené stanovisko k záměru "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha-Ruzyně" jsou nesprávné a protizákonné, požadujeme přepracování navrhovaného stanoviska následné vydání nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru.

Příloha k vyjádření č.1 Hodnocení vlivů na zdraví obyvatel

A) Neposouzení únosné míry zdravotních rizik

B) Protizákonné doplnění a přepracování dokumentace v rámci posudku

C) Pochybení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví

D) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010 (příloha 1 posudku, vzhledem k množství různých posudků dále jen „posudek“)

E) Vlastní posouzení vlivů záměru v posudku

A) Neposouzení únosné míry zdravotních rizik

V celé dokumentaci i v posudku chybí vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, přestože je tento zákon velmi často citován. Nebylo provedeno jednoznačné vyhodnocení, zda záměr splňuje platné hygienické limity či nikoliv, v jakém případně rozsahu, kolik obyvatel bude takto postiženo a zda je překročení hygienických limitů přípustné či nikoliv a za jakých podmínek. Veškeré údaje o vlivech na zdraví jsou vztahovány k deskriptorům, pro která není v ČR stanovena celospolečensky únosná míra ohrožení zdraví, posudek dokonce výslovně uvádí, že nehodnotí hygienické limity, které tuto míru ohrožení zdraví v ČR stanovují. Vzhledem k tomu, že pro orgány hygienické služby nejsou relevantní teoretické modely ani akademické úvahy o dílčích vlivech hluku, ale pouze zákonem stanovené limity a ukazatele, dokumentace neposkytuje dostatek podkladů pro vyjádření příslušných orgánů ochrany zdraví ani neposkytuje podklad pro případná další řízení. Autoři se nad rámec zákona zabývají vědeckými problémy a nejistotami všeho druhu, ale základní posouzení dle platných hygienických limitů provedeno nebylo. Právě hygienické limity jednoznačně a závazně stanovují celospolečensky přijatelnou úroveň zdravotních rizik a není důvod je jakkoliv nahrazovat nezávaznými teoriemi vytvořenými na základě chybných vstupních dat. Navrhovaný vznik OHP totiž rozhodně neznamená, že pro tyto obyvatele by měla platit jiná kritéria pro hodnocení zdravotních rizik z hlukové zátěže.

Většina teorií o vlivech a různých účincích na zdraví byla nebo měla být zohledněna při přípravě hlukových limitů dle nařízení vlády 148/2006, které souhrnně stanovují přijatelnou míru ohrožení lidského zdraví ať již v okolí letiště nebo komunikace. Z tohoto pohledu není vůbec zřejmé, proč se zpracovatelé pouštěli do složitých hodnocení, které nevedly a ani nemohly vést k žádným praktickým závěrům. Pokud chtěli vyvrátit správnost hygienických limitů nebo je nahradit něčím jiným, jaksi mimo rámec zákona, tak se jim to zjevně nepodařilo.

#### B) Protizákonné doplnění a přepracování dokumentace v rámci posudku

Dokumentace záměru byla předložena 4.1.2010 a byly k ní uplatněny zcela zásadní připomínky ze strany dotčených orgánů i veřejnosti, které zpochybnily správnost a úplnost vyhodnocení vlivů záměru na zdraví obyvatel. Jednou z připomínek bylo i stanovisko Ministerstva zdravotnictví ze dne 15.2.2010, viz výše.

Rozsah nedostatků a chyb v doplněné dokumentaci projednávané v roce 2010 byl i pro zpracovatele posudku zjevně takový, že nebyly řešitelné bez doplnění dokumentace, což je postup jasně definovaný v zákoně č. 100/2001 Sb. - dokumentace se v zákonem stanovené lhůtě vrátí oznamovateli a opět předloží veřejnosti k připomínkování. Zpracovatel posudku dokumentaci tak jak mu ukládá zákon nejen nevrátil, ale sám přistoupil k protizákonnému doplnění a přepracování dokumentace v rámci posudku. Doplnění dokumentace je zjevné, jedná se zejména o přílohy posudku č. 5 a 6, deklarované jako „přílohy v samostatných svazcích“.

Zákonem stanovený postup byl ze strany zpracovatele posudku i dokumentace zcela jednoznačně porušen, v rámci předkládaného posudku došlo k přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel, jedné z naprosto zásadních věcí pro rozhodování o záměru. C) Pochybení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví

Příloha 5 posudku Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví 20/Ing. DP/2009 „PARALELNÍ RWY 06R/24L-PRAHA RUZYŇĚ“ (dále jen příloha 5) představuje nezákonný pokus o doplnění dokumentace a nemělo by k ní být přihlíženo v rámci posudku ani při veřejném projednání posudku. Přesto pro úplnost uvádíme a zdůrazňujeme, že ani příloha 5 neodstraňuje trvalé nedostatky v hodnocení vlivů na zdraví obyvatel. Jedná se zejména o následující problémy v hodnocení vlivů na zdraví obyvatel:

1. Neznalost rozsahu záměru, jeho okolí i vývoji území

a) nedostatečné podklady o území

- zpracovatelka vyhodnocení vlivů na zdraví (dále jen zpracovatelka) nadále pracuje s údaji z roku 2006, přičemž v území probíhá rozsáhlá výstavba a tím dochází ke zvýšení počtu obyvatel. Počty osob z roku 2006 jsou zcela zastaralé a neaktuální, pro posouzení vlivu záměru již nevhodné a překonané
- MŽP bylo již v minulých letech upozorněno na problematiku neaktuálnosti posuzovaných dat, která byla způsobena protahováním procesu EIA. V roce 2011 zpracovaný posudek vycházející ze stavů v roce 2006 posuzuje stav zcela odlišný od aktuálního stavu území v okolí letiště. V roce 2005 MŽP požadovalo aktualizaci proti stavu v oznámení k roku 2006, nyní po téměř 6 letech od oznámení záměru se stal stav z roku 2006 již také zcela neaktuální
- rozvoj letiště a jeho vlivy na využití území v jeho okolí (funkce pro bydlení, školy, univerzity, ústavy AV, zdravotní zařízení, ..) není vymezen v územně plánovací dokumentaci. V okolí letiště se v souladu s územními plány nadále staví především obytná zástavba či rozšiřují školské areály. K výstavbě dochází i ve stávajícím ochranném hlukovém pásmu (OHP). V územních plánech Prahy a ani Středočeského kraje není pro území kolem letiště zasaženém leteckým hlukem zaneseno a ani navrhováno omezení výstavby tak, aby cíleně docházelo ke snižování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem, počet obyvatel nadále trvale narůstá,
- počty odhadovaných osob v roce 2020 jsou zjevně podhodnoceny, např. pro Suchdol je v dokumentaci v roce 2020 prognózováno 6.524 obyvatel, ovšem tento počet byl překročen již v roce 2010, kdy ČSÚ uvádí k 31.12.2010 6.699 obyvatel. Dále jsou tyto odhady i dle sdělení zpracovatelky odhady neúplnými, některé lokality zcela chybí, např. Lysolaje,
- zpracovatel posudku a ani dokumentace nevymezují a neomezují rozvoj a kapacitu letiště po roce 2020, rozšíření letiště o paralelní dráhu není zaneseno v Zásadách územního rozvoje a v Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy, přičemž se jedná o dlouhodobý záměr na 50 a více let s potenciálem navýšení na 400 000 a více pohybů za rok, který se posuzuje v podstatě pouze k době uvedení záměru do provozu. Jedná se o zjevné porušení principů posuzování vlivů na životní prostředí, ze zákona 100/2001Sb. (EIA) vyplývá, že záměry se posuzují při výstavbě, provozu i jejich odstraňování, Vládou ČR, Středočeským krajem ani Hlavním městem Prahou nejsou jakkoliv upřesněny požadavky na kapacitu letiště, které by po řádném projednání v rámci Zásad územního rozvoje a Územního plánu Prahy odůvodnily zásah do práv na ochranu zdraví a do vlastnických práv obyvatel v okolí letiště.

b) Nedostatečné a zmatečné vymezení záměru v dokumentaci:

- zpracovatel posudku k záměru a dokumentace v rozporu s právními předpisy upouští od jakékoliv regulace činností v OHP, nepožaduje omezení využívání území tak, aby docházelo ke snižování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem tzn. nestavět byty, rod. domy, školy, zdravotnická zařízení,
- zpracovatel posudku a dokumentace připouští zvyšování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem v rámci celého navrhovaného OHP bez ohledu na zdravotní rizika a přesouvá odpovědnost na hygienické orgány,
- jednoznačný požadavek MZP na stanovení maximální kapacity záměru nebyl v dokumentaci opět splněn. Na této skutečnosti nemůže nic změnit ani slovní ekvilibristika v posudku - nadále se posuzuje jakýsi cílový stav provozu k roku 2020, tedy v podstatě

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

zase nejmenší možný provoz pár měsíců po zprovoznění nové dráhy. Letiště s dvěma paralelními drahami a jednou příčnou se zajisté nebuduje na stav provozu k roku 2020 (ekonomický nesmysl), jedná se o dlouhodobý záměr s neomezeným provozem na desítky let,

- zpracovatelka zjevně neměla ani v dubnu 2010 k dispozici změnu návrhu OHP, kterou výslovně navrhuje až posudek a návrh stanoviska a která ve své podstatě znamená jednoznačně nižší ochranu obyvatel před leteckým hlukem oproti návrhu letiště v dokumentaci (!?). Zpracovatelka vlivu hluku na zdraví tedy posuzovala jiný stav záměru, než na který je zpracován posudek.,
- obyvatelé a obce v okolí letiště jsou 5 let informováni o návrhu OHP, který byl náhle posudkem změněn, bez projednání s veřejností a s obcemi, změna návrhu vymezení OHP v rámci posudku je nepřijatelná a mate veřejnost, nový "návrh vymezení OHP" není v posudku ani vyznačen,
- nadále přetrvává nedostatek podkladů z hlukových studií o nižších hladinách hluku, zpracovatelka tak nemá k dispozici úplné podklady pro hodnocení vlivů na zdraví.

Shrnutí:

V dokumentaci nejsou správné počty obyvatel v okolí letiště, není zřejmý návrh OHP, není zřejmý počet letů, není zřejmá únosnost území, záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací (ÚPD). Zpracovatelka v podstatě nemá co posuzovat a vytvářet za této situace ryze teoretické závěry o vlivu na zdraví je u tohoto dlouhodobého záměru nepřijatelné.

## 2. Nesoulad s ÚPD

Zpracovatelka posuzuje území zasažené nadlimitním hlukem, které je zjevně zatíženo jiným rozsahem a rozložením provozu na dráhách, než který je vymezen izofonou 60 dB ve schválené závazné části ÚP VUC Pražského regionu, část "hlavní výkres" a též výkres "Doprava". Izofony neodpovídají rozložení a rozsahu provozu v dokumentaci záměru a to v noční ani denní době.

V případě nové dráhy je nesoulad hlukové zátěže zcela zjevný. Dokumentace a platný ÚP VUC vymezují co do rozsahu a organizace provozu dva zcela rozdílné záměry.

## 3. Zpracovatelka nehodnotí OHP z hlediska ochrany obyvatel

### a) nepřijatelné snížení ochrany zdraví obyvatel

Posudek v rozporu se zákonem přepracovává dokumentaci záměru a mění navrhovaný rozsah Ochranného hlukového pásma (OHP), viz str. 63 posudku s jednoznačným textem zpracovatele. Posudek mění návrh z dokumentace a zmenšuje OHP výhradně na plochu ohraničenou vypočtenými teoretickými limitními izofonami, které jsou v rozporu se skutečným a měřením potvrzeným stavem.

Tato skutečnost zcela jednoznačně znamená snížení ochrany obyvatel před hlukem, protože provozovatel ani hygienické stanice nejsou schopni garantovat nepřekročení limitní hladiny hluku za hranicí OHP. Při stanovené nepřesnosti měření leteckého hluku +/- 3 dB nelze vyloučit překročení hluku za hranicí OHP a to až ve vzdálenosti řádově km od hranice OHP. Ve smyslu dopisu Ministerstva zdravotnictví ze dne 23. 7. 2007 č.j. 32.0-21.6.2007/23679, kde je jednoznačně v otázkách vydávání stanovisek KHS uvedeno, že nejistota měření musí jít i na základě jednání v této věci dne 9.2.2007 na Min. zdravotnictví k tíži žadatele (viz příloha s kopií dopisu Veřejnému ochránci práva), je takto vymezené OHP zcela nepřijatelné, nejistoty měření jdou k tíži obyvatel.

Z hlediska ochrany zdraví je ponechán návrh OHP, ať již původní nebo přepracovaný, ze strany zpracovatelky zcela bez povšimnutí, přestože právě rozsah a podmínky OHP jsou z hlediska zdraví obyvatel zcela zásadní a přepracovaný zcela nesmyslný návrh OHP jde proti zájmům obyvatel. Aby bylo možné garantovat hluk mimo OHP pod 50 dB, musela by být závazně uplatněna jedna z následujících možností:

- stanoveno, že při kontrole dodržení hlukových limitů při měření hluku na hranici OHP nelze nepřekročit hladinu hluku 47 dB v noci resp. 57 dB ve dne
- rozšířit OHP minimálně na izofonu 47 dB v noci resp 57 dB ve dne a měření provádět na izofoně 50 resp. 60 dB.

Ani tato úprava návrhu OHP však nezohledňuje maximální hladiny hluku v noci mimo OHP a jejich negativní vliv na spánek obyvatel a to i mimo OHP.

b) Nejistoty výpočtu, měření i metodiky jdou v neprospěch zdraví obyvatel

Pochybnosti a nejistoty zpracovatele, nedostatečné podklady, neúplná metodika, včetně nejistoty měření hluku jdou v neprospěch ochrany zdraví, veškerá rizika matematických modelů, odhadů, ... jdou zmenšením OHP v neprospěch obyvatel. Zmenšení OHP při stejných parametrech provozu bylo provedeno v příčném směru, délka OHP rozhodující pro rozsah provozu zůstala v podstatě zachována. Zpracovatelka zcela ignorovala fakt, že při tomto návrhu OHP, stávající legislativě a způsobech měření hluku dává návrh provozovateli k dispozici dvojnásobnou kapacitu dráhového systému proti posuzovanému stavu. Nejistota měření +/-3db představuje, převedeno na počet letů, dvojnásobek vypočteného množství pohybů, tedy astronomické číslo 550 000 pohybů za rok, aniž by provozovatel porušil hygienické limity hluku. Porušení limitů by bylo zjištěno až při naměření hladin hluku 53,01 dB resp 63,01 dB ve dne na hranici OHP .

4. Nepřezkoumatelnost dokumentace

Z dokumentace není zřejmé, která část platí, která byla přepracována a která nahrazena, co je doplnění a co všechno vlastně platí. Připomínáme, že přepracování a doplnění je v rámci posudku zákonem zakázáno stejně jako účast zpracovatele dokumentace na zpracování posudku.

5. Skoková zátěž území

Zpracovatelka zcela opominula další podstatnou skutečnost - na části území Suchdola i dalších obcí se bude jednat o skokové, jednorázové zatížení území nadlimitním hlukem z provozu v rozsahu 150 000 pohybů za rok, což může přivodit řadu velmi závažných potíží. V území se najednou objeví celoroční hluková zátěž, která již nikdy nepřestane - důsledky a zátěž pro lidský organismus jsou evidentně velmi nepříjemné.

6. Opominutí a podcenění maximálních hladin hluku

Zpracovatel vcelku konzistentně mlčí o maximálních hladinách hluku a neustále bagatelizuje úroveň hladin pod Ln, Laeq do 50 dB, přestože i tyto hladiny hluku pro obyvatele znamenají, že v noci v tomto území přeletí kolem 25 letadel o maximálních hladinách 70 - 80 dB a jednorázový hluk ve vnitřních prostorách staveb tedy v noci i při zavřených „protihlukových“ oknech dosahuje hodnot kolem 40 dB. Maximální hladiny hluku v noci jsou evidentně nejvíce rušivý a zdraví škodlivý prvek leteckého provozu, přesto nejsou v rámci dokumentace a posudku řešeny. Maximální hladiny hluku jsou deskriptor doporučený směrnici EU právě pro hodnocení nočního hluku. Nebyly však zcela zjevně brány v potaz ani při přepracování návrhu OHP zpracovatelem posudku, protože jeho návrh při stejné intenzitě provozu

jednoznačně snižuje ochranu obyvatel v okolí letiště a to i před maximálními hladinami hluku.

#### 7. Nedostatečné, nepřesné a nesprávné hodnocení nočního hluku

Vliv nočního hluku je v rámci celého vyhodnocení vlivů na zdraví zcela nesprávně analyzován, modelován i hodnocen. Snadno doložitelná fakta jsou následující:

- noční provoz na letišti se má dle všech informací v dokumentaci snižovat - má se omezit počet nočních letů o 30 % na 40 za noc, předpokládají se tišší letadla,
- stávající OHP končí před zástavbou Suchdola a limity hluku za hranicí OHP nebyly překročeny ani při 49 - 57 pohybech za noc v letech 2006- 2010. Toto potvrzují autorizovaná měření hluku letiště, autorizovaná měření hygienických stanic i 2 zprávy o hlukové situaci na letišti Praha-Ruzyně v letech 2006-2009 dle zák. o civilním letectví.
- rozšiřovat současné OHP nebylo nutné ani při 57 nočních pohybech na letišti a hlučnějších letadlech,
- legislativa je z hlediska výše limitů stále stejná,
- stejná zůstává stará dráha RWY 06L/24R i její osa,

Přesto se v dokumentaci a nyní i v posudku nadále navrhuje prodloužit OHP v ose staré dráhy o více než 2 km až k Vltavě a to právě z důvodu nočního hluku. Navíc nejnověji zpracovatelce vyšlo, že při stejné metodice hodnocení, stejném počtu obyvatel v daném území, stejné zastavěnosti, sníženém počtu nočních letů a při provozu tišších letadel bude počet obyvatel zasažených nočním hlukem vyšší než v roce 2006.

Přes výše uvedené zjevné zásadní nesrovnalosti mezi teoretickým hlukovým modelem, návrhem OHP, teoriemi o počtu osob a reálným ověřeným stavem, nebyl tento "hlukový paradox" vysvětlen ani odstraněn.

#### 8. Vznik OHP v minulosti

Stávající OHP bylo navrženo na základě materiálů zpracovaných stejnou odbornou firmou na hluk na letecký hluk jako současný návrh v dokumentaci. V době přípravy a vyhlášení OHP před 12 lety hlukové modely počítaly s mnohem nižším provozem, s jinými podmínkami nočního provozu (pravidlo 3+3 pohyby za noční hodinu), navíc ještě v podmínkách o 5 dB vyšších hlukových limitů. Tehdy navržené OHP ale platí dodnes a:

- prokazatelně bez problémů vyhovuje pro noční provoz i při 57 pohybech za noc,
- prokazatelně a s rezervou vyhovuje i pro denní provoz 160 000 pohybů za rok,
- přestože i v době vyhlášení OHP platil zákon 100/2001 Sb., žádná EIA neproběhla, stejně jako neproběhla ani při postupném navyšování provozu v minulých letech,
- přestože se provoz na letišti zvýšil za posledních 10 let ze 100 000 na 175 000 pohybů za rok, OHP z roku 1999 stále vyhovuje a to i při přísnějších hlukových limitech (snížení limitu o 5 dB znamená pro provozovatele možnost méně než polovičního provozu!)
- zejména denní provoz by z hlediska rozsahu současného OHP mohl být i dvojnásobný, aniž by provozovatel narazil na prokazatelné překročení limitů hluku mimo OHP,
- přes zvýšení provozu na 175% původního stavu nikoho nenapadlo ani nenutilo (při platnosti stejného zákona o posuzování vlivů na životní prostředí) posuzovat nárůst provozu na letišti Praha-Ruzyně procesem EIA.

V roce 1999 bylo evidentně rovněž navrženo předimenzované OHP neodpovídající tehdy posuzovanému provozu a nyní je opět navrhováno OHP na kapacitu, která neodpovídá deklarovanému provozu, která může být násobně vyšší než stav udávaný v dokumentaci jako cílový stav k roku 2020. Zpracovatel posudku se od provozu po roce 2020 distancuje a uvádí:

a) při navýšení provozu bude nová EIA

- zákon ale formuluje tuto povinnost velmi volně, neupravuje ani podmínky pro vznik této povinnosti, v minulosti to bylo provozovatelem zcela ignorováno, viz výše,
- jestliže bude vše v souladu se zákonem v důsledku rozsáhlého návrhu OHP, nebude důvod pro novou EIA,
- posudek žádnou povinnost provést EIA zaručit, slíbit ani uložit nemůže, b) cílová kapacita k roku 2020 je maximální kapacita,
- posudek nemůže měnit nebo předefinovávat dokumentaci, zejména nemůže posuzovatel dle potřeby upravovat předmět posuzování,
- tato "kapacita" je i dle posudku maximální pouze pro proces EIA a jen k roku 2020, další roky předkládaná EIA výslovně neřeší,
- maximální nebo požadovaná kapacita letiště není nikde stanovena,

Nové posouzení EIA, jak uvádí zpracovatel posudku (str. 121) nemusí již být nikdy provedeno, protože zejména při neskokovém nárůstu provozu a velkém OHP tato povinnost provozovateli ani nevznikne. Jedná se o opakování stejného scénáře jako v roce 1999, jehož hlavním záměrem je nyní vytvořit rozsáhlé OHP.

## 9. Hodnocení "variant"

Úvodem je nutno uvést na pravou míru název "varianta" užívaný ve vyhodnocení v příloze 5 posudku - Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví. Zcela jednoznačně se nejedná o variantu záměru, který je předkládán a hodnocen jako invariantní, ale o pouhé vytvoření druhého, zcela nereálného stavu počtu obyvatel předmětného území v roce 2020. Manipulace s pojmem varianta je velmi zavádějící pro veřejnost, protože ve vyhodnocení v příloze 5 se nejedná o hodnocení, výběr či doporučení nějaké varianty, ale o posouzení vlivů na zdraví obyvatel po realizaci předkládaného invariantního záměru a srovnání se současným stavem území. Dále k posuzování "variant":

- posuzovány jsou různé stavy území a provozu, přičemž stav z roku 2006 již není aktuální a pravdivě nevypovídá o současném stavu území (rozvoj bydlení 2006 - 2009),
- nemá žádný význam zkoumat vliv záměru v roce 2020 na stejný počet obyvatel, jaký byl v roce 2006, protože takový stav nikdy nenastane. Vypovídací hodnota srovnání je v případě, kdy nejsou varianty záměru ani provozu a nehledá se optimální řešení, prakticky nulová,
- vytváření teoretických stavů území, které prostě nemohou nikdy nastat je zbytečné a jejich použití pro hodnocení vlivů záměru na zdraví z hlediska počtu osob zasažených hlukem je zcela nesmyslné.
- variantu s nárůstem obyvatel k roku 2020-B, v dokumentaci zcela zjevně podhodnoceným, dokonce nepovažuje zpracovatelka ani za nutnou doplňovat, protože "se ukázala v průběhu zpracování značně zkreslující a bez výpovědní hodnoty". Bez komentáře.



Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- není chybou veřejnosti ani úřadů, že oznamovatel protahuje proces EIA a není schopen předložit řádnou a aktuální dokumentaci a pořídit si podklady - vymlouvat se na nedostatek podkladů je po 6ti letech přípravy dokumentace nepřijatelné,
- opakovaně se projevuje skutečnost, že bez vymezení záměru v územní plánovací dokumentaci (ÚPD) nelze reálně posoudit záměr na stupni EIA, protože pro to prostě nejsou podklady. Zpracovatelka evidentně neví, jaký záměr má posuzovat a jaký rozvoj území je předpokládán v okolí letiště. Místo toho se utápí v teoretických úvahách typu - jestliže by byl počet obyvatel z roku 2006 (již dávno překonaný) stejný i v roce 2020, tak ...

Vyhodnocení v příloze 5 je nesmyslně založeno zejména na podivném srovnávání obyvatel zasažených hlukem v roce 2006 ( stavu 5 let starého) se stavem, který nemůže nikdy nastat (2020- A). Srovnání se stavem počítajícím s reálným nárůstem obyvatel v roce 2020 (2020- B), tedy zjevně a jednoznačně potřebné a naprosto základní srovnání, nemohla totiž zpracovatelka provést, protože po 6 letech přípravy dokumentace nemá z několika lokalit k dispozici podklady o počtu obyvatel a v jiných lokalitách jsou tyto údaje zoufale nepřesné (např. podklady v příloze uvádějí pro Suchdol odhad pro 2020B - 6524 obyvatel - skutečnost k 31.12. 2010 - 6699 obyvatel !, odhad z roku 2009 byl tedy překročen již po dvou letech ...). Hodnocení vlivu na obyvatelstvo v roce 2020 je vzhledem k fatálním chybám a použitým "předpokladům" neúplné a nepoužitelné pro rozhodování o zdraví obyvatel.

10. Závěr přílohy 5 posudku „PARALELNÍ RWY 06R/24L-PRAHA RUZYŇ“- Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, 20 /Ing. DP/2009

K jednotlivým bodům závěru:

ad 2) závěry jsou nepřesné a zavádějící:

- odhadovat stav v jednotlivých lokalitách Suchdola je bez znalosti závazných příletových a odletových tratí velmi problematické, zejména v případě startů jsou trasy nevypočitatelné a v posudku je dokonce uvedeno, že se počet startů nad Suchdolem má proti současnému stavu zvýšit, (odůvodňuje se tím rozsáhlost OHP, proč by tomu tak ale mělo být se již neuvádí)
- zátěž jižně od letiště se sníží z minimální na ještě menší za cenu koncentrace provozu do jednoho obydleného území - jižně od letiště vadí v obydleném území cca 7% celkového provozu, na východ a západ od letiště nevadí 47 % provozu,

ad 3) Zpracovatel konstatuje, že se mírně sníží zátěž území nočním hlukem. Jedná se o zjevnou nepravdu či záhadu, z dokumentace i z posudku jednoznačně vyplývá předpoklad zvýšení nejvýše rušivého nočního hluku v této oblasti a právě z tohoto důvodu se zde zásadním způsobem prodlužuje OHP, noční izofona 50 dB je prodloužena na stávající dráze o 2 km až k Vltavě. Není ani pravda, že počet nočních letů bude na hlavní dráze 06L/24R omezen na max. 40 pohybů, dokumentace uvádí 40 letů v charakteristickém dni (půlroční průměr), posudek sice uvádí max. za noc 40 letů, ale pouze plánovaných (sloty), skutečnost tedy může být opět jiná. Potvrzuje to paralelní požadavek v posudku na dodržení tzv "hlukové kvóty" odvozené právě od hranice rozšířeného OHP.

ad 4) Tvrzení, že hluková zátěž území Suchdola zůstane přibližně zachována je zjevně nepravdivé. Pokud by toto platilo, postačovala by zcela jednoznačně současná délka OHP, která vyhověla i při 57 nočních letech v roce 2008. V dokumentaci i v posudku se ale v rozporu s výše uvedeným tvrzením OHP a limitní izofona prodlužují na stávající dráze o 2 km až k Vltavě. Noční hluk je naopak jediným důvodem rozšíření území s nadlimitním hlukem a důvodem prodloužení OHP v tomto území. Plocha s nadlimitním nočním hlukem se zvětšuje,

počet obyvatel zasažených nočním hlukem ale dle zpracovatelky klesá. Toto konstatování poklesu osob exponovaných hlukem o 1 479 (v příloze 5 posudku na str. 52 ) je zakončeno výmluvným otazníkem. Žádnou rozumnou odpověď na tento otazník bohužel nemáme.

ad 7) Po 6 letech přípravy dokumentace EIA nemá zpracovatelka podklady o území ohraničeném izofonami 40 - 50 dB důležitými z hlediska rušení spánku a touto skutečností obhájuje podhodnocení údajů o počtu osob rušených ve spánku. Uváděný důvod, proč nejsou k dispozici podklady, je zjevně účelový a neobhajitelný. Zpracovatel tvrdí, že hluk z letecké dopravy bude přemaskován hlukem pozadí, který je vyšší než  $L_{Aeq} = 40-45$  dB z letecké dopravy. Pokud by si zpracovatel uvědomil, že v noci bude venkovní hluk za oknem dosahovat 20 - 30 x za noc hodnoty 70 - 80 dB, teorie o pozadí by rázem vzala za své. Veřejnost je trvale matena uváděním údajů o průměrných hladinách hluku za 8 hodin, zde v souvislosti s hlukovým pozadím. Přemaskovat hlukem z pozadí noční průlet letadla se zatím na Suchdole, v Horoměřicích, na Bílé Hoře, v Jenči, Kněževsi, Přední Kopanině ani v rámci EU zatím nikomu nepodařilo - lze ověřit v terénu i bez přístrojů. Zpracovatel v otázce rušení, obtěžování i zdravotních rizik pomíjí vliv maximálních hladin hluku (doporučený deskriptor dle směrnice EU právě pro noční hluk), které se zcela jasně zásadně projevují ve vnitřních chráněných prostorech budov i při průměrných hladinách 40 - 45 dB. Ořezání OHP v posudku při stejném rozsahu provozu je projevem naprosté neznalosti působení zejména nočního hluku na zdraví obyvatel. Doporučujeme zažít v ložnici dvacetkrát až třicetkrát za noc po dobu několika let jednorázový letecký hluk o max. hladině kolem 40 dB při zavřených oknech a následně teprve potom zvažovat rozsah nočního provozu v obydleném území. Zpracovatelka uvádí, že zcela nevhodná je lokalita Na Padesátníku, kde prý dosahují max. hodnoty hluku až 80 dB. Bohužel se zpracovatel neobtěžoval zjištěním max. hodnot dle autorizovaných měření letiště např. na Starém Suchdole - i zde se totiž max. hodnoty blíží 80 dB a někdy jsou i překročeny, v Horoměřicích je situace ještě horší..

Závěr zpracovatelky neodpovídá hlukovým studiím, které jednoznačně vymezují podstatně větší území zasažené nadlimitním hlukem, navíc vychází z nesprávných údajů o obyvatelích. Tento zcela zásadní rozpor u hodnocení nejvíce nebezpečného nočního hluku se táhne celým procesem EIA již od roku 2005 a dosud nebyl odstraněn. Zdravotníci tvrdí, že počet osob zasažených hlukem se sníží, odborníci na hluk rozšiřují OPH kvůli nárůstu nočního hluku.

Zpracovatelka se snaží odvrátit pozornost od absence územního plánování a trvalého nárůstu počtu obyvatel v okolí letiště, tedy od skutečnosti, že toto území není již dávno vhodnou lokalitou pro neomezený rozvoj letecké dopravy. Zpracovatelka si vytváří pro hodnocení zcela nesmyslné vstupní podmínky a na jejich základě vyvozuje mylné závěry.

ad 8, ad 9) Zpracovatelka v bodě 8 uvádí zvýšení počtu vysoce obtěžovaných osob, v bodě 11 avizuje mírné až střední negativní vlivy na území, ale v bodě 9 překvapivě uvádí snížení rizika onemocnění chorobami srdce, krevního tlaku. Jedná se snad o léčbu hlukem? Provoz proti roku 2006 se přitom zvýší o 100 000 letů (!), počet obtěžovaných a rušených se i při nesprávných podkladech zpracovatelky také zvýší a rizika klesnou?

ad 11) Tvrzení o zlepšení situace v noční době je vzhledem k předpokládanému soustředění veškerého nočního provozu na starou dráhu - nad Horoměřice a prodloužení OHP právě z důvodu nočního hluku trvalou kuriozitou procesu EIA.

Shrnutí k závěru přílohy 5 posudku

Závěr obsahuje pouze dílčí informace zjištěné na základě zcela nesprávných a neúplných vstupních údajů, žádným způsobem nehodnotí únosnost záměru z hlediska zdraví obyvatel, zda je či není záměr přijatelný pro okolní obydlené území a za jakých podmínek. Veškeré i

dílčí závěry ať již správné nebo chybné jsou samotnou zpracovatelkou relativizovány odkazy na nedostatečné podklady, nejistoty, atd.

Vyhodnocení vlivů na zdraví vypracované na základě stavu obyvatel k roku 2006 a stavu provozu pouze k roku 2020 navíc bez uvažování evidentního a prokázaného nárůstu obyvatel obsahuje věcná pochybení a vyhodnocení považujeme za nesprávné.

D) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010 (příloha 1 posudku, vzhledem k množství různých posudků dále jen „posudek na posudek“)

K tomuto posudku na posudek je možné uvést:

a) Není uvedeno, kdo byl objednatelem posudku a zda se nejedná o další doplnění dokumentace. Posudek na posudek obsahuje nové tabulky s dalšími počty obyvatel, navrhuje změny závěrů do dokumentace (?) a chybí vlastní posouzení správnosti a úplnosti vyhodnocení vlivů na zdraví.

b) Posudek na posudek přímo konstatuje, že dokumentace byla doplňována.

c) Vzhledem k nesplnění požadavků uvedených v bodě A) je i tento posudek na posudek zatížen neodstranitelnými chybami ve vstupních údajích, toto ovšem není v posudku na posudek uvedeno.

#### 4. Identifikace a charakterizace nebezpečnosti

- zpracovatel konstatuje, že u vlivů na zdraví nebyly uvedeny všechny negativní účinky hluku, např. dle jeho názoru chybí zhoršení řečové komunikace, synergické účinky hluku, zvýšení celkové nemocnosti, ...ale v dokumentaci jsou uvedeny, v doplnění ne - ani zpracovateli není jasné, k čemu se vyjadřuje,
- opakuje se zde předpoklad z dokumentace, že u leteckého provozu se nepředpokládá nízkofrekvenční hluk - není to vyloučeno, není uveden odkaz na studie, pouze se to předpokládá, přestože se proti tomuto hluku nelze chránit,
- omezit hodnocení vlivu na zdraví pouze na obtěžování, rušení spánku a kardiovaskulární onemocnění je zcela nesprávné - kde je řečová komunikace, synergie hluku, duševní zdraví, celková nemocnost, ... Hodnocení je neúplné, záměrně je potlačeno hodnocení podle hygienických limitů, které by měly zohlednit celkové působení hluku a stanovit přijatelnou úroveň rizika. Předkládané hodnocení je neúplné a nesprávné.
- mnoho teoretických informací o metodách hodnocení, které ale nebyly v dokumentaci použity - viz synergie hluku, kde je hezký příklad teoretického výpočtu, který ale nebyl v dokumentaci pro záměr vůbec využit, synergie nebyla vůbec hodnocena, přestože jsou zde přetížené komunikace všech tříd včetně plánovaného okruhu kolem Prahy,
- zpracovatel uvádí, že i při dodržení limitů hluku je 20% obyvatel rušeno leteckým provozem ve spánku a že se před tímto rušením nelze chránit, dále uvádí podcenění vlivů u nižších hladin nočního hluku, žádné závěry však z toho nejsou vyvozeny,

#### 5. Hodnocení expozice

Stejně jako v případě dokumentace obsahuje nepřesné, neaktuální a neúplné informace,

#### 6. Charakterizace rizika

Není zřejmé, proč se zpracovatel stejně jako zpracovatelka přílohy 5 pokouší vymyslet (neúspěšně) nové ukazatele zdravotních rizik. Zpracovatel není a nemůže být schopen na základě neúplného hodnocení rizik posoudit, zda a jaký počet osob je přijatelný - žádný

takový ukazatel není, za tímto účelem byly z hlediska celospolečensky přijatelných rizik vytvořeny v ČR limity hluku, které právě přijatelnou míru zátěže a zdravotních rizik upravují. Navíc:

- zpracovatel se výslovně distancuje od hodnocení dle hlukových limitů (str. 8),
- překvapivě tvrdí, že se posuzují změny hlučnosti a počtu exponovaných obyvatel, ale celé posouzení je založeno na „zmrazení“ počtu obyvatel k roku 2006,
- počty obyvatel v tabulkách jsou opět neaktuální a navíc opět chybí některé lokality, OHP je také jiné, ...
- noční hladiny pod 45 dB, označené zpracovatelem jako rušivé, nejsou zahrnuty do hodnocení,
- píše se o variantách, které nejsou variantami, nemožná varianta bez nárůstu obyvatel je označena jako příznivější,
- zpracovatel uvádí, že snaha o přesné vyjádření rizik se „příliš nepovedla“, doporučuje pouze relativní vyjádření v % nárůstu onemocnění. proč by měla být procenta lepší než absolutní čísla vypočtená z těchto procent, není zřejmé,
- opět uvádí na str. 10, že nejsou zahrnuty osoby v pásmech pod 45 dB, a že tedy ani procenta vlastně nejsou správná.

Jedná se o dílčí, neúplné charakteristiky rizik zatížené nejistotami všeho druhu.

## 7. Analýza nejistot

Pochybnosti z připomínek k dokumentaci nebyly vyvráceny, ale naopak:

- nejistota u hodnocení synergie je absolutní, protože synergie nebyla provedena,
- počty osob nesprávné ve všech směrech,
- dozvídáme se, že „cílem expertízy bylo zhodnotit míru únosnosti území pro předpovídaný nárůst obyvatelstva“ a že
- „nedojde k nárůstu hlukové expozice, ale k výraznému nárůstu počtu obyvatel exponovaných hlukem“,

K tomu:

- o únosnosti v jakékoliv podobě dokumentace ani posudek nic neříká a proto nevíme, jaký počet obyvatel je pro letiště či zpracovatele únosný, aby se letiště mohlo rozvíjet a počty infarktů byly přiměřené,
- jestliže po nárůstu počtu pohybů na letišti o 100 000 za rok (o 57%) soustředěných do úzkého pruhu území nedojde k nárůstu hlukové expozice, proč by se prodlužovalo OHP? Proč zpracovatelce i při imaginárním zmrazení počtu osob na úroveň roku 2006 stoupá v roce 2020-A počet obyvatel zasažených hlukem?

## 8. Shrnutí výsledků, závěr

a) zpracovatel z něčeho vyvozuje, že platí pouze závěr v příloze 5 posudku, nikoliv závěry v příloze 20 dokumentace - posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z prosince 2009. Existují tedy 2 závěry posouzení vlivu hluku na zdraví a zjevně není jasné zda platí oba, jeden či některý pouze částečně. Stejně lze ovšem prohlásit i o textu v dokumentaci - platí v plném rozsahu, nebo částečně, co je doplněno a co je přepracováno - z dokumentace a posudku nelze tyto zcela zásadní věci zjistit.

- b) zpracovatel navrhuje doplnit závěr posouzení vlivů na zdraví, neříká ovšem který závěr a jak by se mohl v rámci posudku změnit závěr v dokumentaci není z textu jasné již vůbec,
- c) zpracovatel chybně a bez připomínek akceptuje závěry ze srovnání stavu v roce 2006 a nereálné „varianty“ 2020-A
- d) zpracovatel se chybně ztotožňuje se zjevně nesprávnou teorií, že přelet letadla v blízkosti letiště je v noci přemaskován hlukem pozadí (!?) a že není třeba toto řešit,
- e) přestože zpracovatel požaduje doplnit závěry o podstatné body, zpochybňuje počty obtěžovaných obyvatel, navrhuje omezení výstavby u leteckých tratí, avizuje zhoršení řečové komunikace ve školách, obytných domech, závěr posudku na posudek konstatuje, že závěry zpracovatelky lze přijmout.

Vzhledem k nedostatkům popsáných výše v části E) jsou tak posudek v dokumentaci, doplnění v posudku (Příloha 5) i posudku na posudek (Příloha 1) nepřezkoumatelné. Vzhledem k absenci posuzování zdravotních rizik dle zákonných parametrů a bez prověření únosnosti území pro tento typ záměru je vyhodnocení vlivů na zdraví rovněž zjevně neúplné.

#### E) Vlastní posouzení vlivů záměru v posudku

Posudek, předložený k vyjádření veřejnosti a dotčeným orgánům, a celá dokumentace jsou v části posuzování vlivů záměru na veřejné zdraví velmi nepřehledné vlivem doplňování a přepracování dokumentace. Není zřejmé, zda se posudek vztahuje k původní dokumentaci nebo k dokumentaci, která byla v rozporu se zákonem č. 100/2001 Sb. (EIA) doplněna. Není ani zřejmé, zda původní dokumentace platí či zda je nahrazena a v jakém rozsahu a které závěry jsou ve vztahu k ochraně zdraví platné.

Posudek se zabývá, jak zpracovatel sám uvádí, akademickými otázkami problematiky zdravotních rizik. Zcela záměrně opomíjí platné hlukové limity a únosné zatížení území. Posudek neobsahuje informaci o tom, zda je či není dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika ohrožení zdraví obyvatel. Únosnost území nebyla přes výslovný požadavek MZP posouzena vůbec.

#### **Vypořádání:**

A)1. Požadavky MŽP byly splněny v úrovni potřebné pro proces EIA.

A)2. Požadavky MZdr byly splněny v úrovni potřebné pro proces EIA – viz vyjádření MZdr.

A)3. Přípomínky veřejnosti k vyhodnocení ochrany zdraví byly vypořádány odpovídajícím způsobem. Byla jednoznačně upřesněna problematika kapacity letiště, únosnosti území, nedostatečných podkladů u vyhodnocení vlivů na zdraví, neúměrného rozsahu OHP. K těmto klíčovým oblastem byla stanovena řada podmínek stanoviska EIA pro minimalizaci a eliminaci vlivů.

B) viz vypořádání přílohy

C)1) Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

C)2)a) Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr. Zpracovatel posudku EIA si

vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb. Požadované varianty byly prověřeny a doloženy dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.

C)2)b) Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

C)2)c) Uváděný „nekoncepční a nepromyšlený rozvoj letiště v posledních cca 50 letech, kterému napomáhá chaotické územního plánování“ není předmětem posuzování v procesu EIA. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

C)2)d) Výčet dotčených obcí zůstává stejný a nijak se nemění (viz posudek EIA). Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

C)2)e) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP. Vlivy hluku se v souvislosti se podmíněným omezením rozsahu OHP ani ochrana zdraví nijak nemění.

C)2)f) Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA.

C)2)g) V procesu EIA bylo zjištěno, že za předpokladu plnění podmínek stanoviska EIA (navržených posudkem EIA), nedojde v souvislosti s realizací a s provozem uvažovaného záměru k poškozování životního prostředí tj. zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy. A to včetně vlivů hluku bez ohledu na jejich detailní zařazení.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při

požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

C)2)h) Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

C)2)i) Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

C)2)j) Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

C)2)k) Legislativní hygienické limity vymezují přijatelnou míru zdravotních rizik hluku a nebudou na základě procesu EIA překročeny (legislativní limit pro venkovní prostor mimo OHP, legislativní limit pro vnitřní prostor v OHP). Podstatně podrobnější hodnocení zdravotních rizik umožňuje hodnotit i tzv. podlimitní expozice, tzn., umožňuje např. vyslovit negativní stanovisko k záměrům i v případě, kdy nejsou hygienické limity překračovány. Tento přístup, respektující mezinárodní doporučení WHO, tak představuje vyšší úroveň ochrany veřejného zdraví před hlukem než pouhé porovnání s hygienickým limitem dle NV. Proto i EIA výslovně požaduje tento přístup.

C)3) Použité metody hodnocení byly v posudku EIA vyhodnoceny jako správné, odpovídající legislativním a odborným požadavkům. Nezávislá expertiza Eurocontrol, zpracovaná na posouzení vlivů hluku tohoto záměru byla použita (a musela být použita) jako oponentní důkaz další nezávislé instituce.

Požadované varianty byly prověřeny a doloženy dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.

D)1) Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020. Minimalizace vlivů na ŽP v rámci návrhu podmínek je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

D)2) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

Hluková studie, která je přílohou dokumentace zohledňuje příslušné nejistoty výpočtu dle závazných metodik, které jdou k „tíži žadatele“, obsahuje stanovení limitních izofon. Vyhodnocení měření potom probíhá dle požadavků orgánů státní správy, jehož metodika není předmětem posouzení v tomto procesu EIA. Počty pohybů jsou stanoveny podmínkami určujícími maximální kapacity.

V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přilet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Tyto podmínky jdou nad rámec legislativy a jsou výsledkem procesu minimalizace vlivů v rámci procesu EIA.

D)3) Byla posuzovaná zdravotní rizika, u nichž WHO stanovila kvantifikovatelný vztah mezi expozicí a zdravotní odezvou. U ostatních, v odborné literatuře diskutovaných rizicích, zatím nebyly publikovány žádné obecně přijatelné závěry o exaktním vztahu expozice a odezvě organismu. Zdravotní parametry, které nelze objektivně kvantifikovat nelze používat pro porovnávání variant.

Umístění obytné a další specifikované zástavby do OHP není legislativou striktně zakázáno, ale jsou stanoveny legislativní podmínky pro tuto zástavbu v OHP. Tyto podmínky jsou ve zpřísněné formě zohledněny ve stanovisku EIA. Zároveň nebyl v procesu EIA, Posouzení vlivů na zdraví, oponentním posudku ani ve vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví (MZdr) nalezen důvod pro striktní zákaz z důvodů zákonných parametrů. Kromě toho byla v rámci procesu EIA stanovena území nevhodná pro bydlení (na základě max. hladin hluku, které nemají v současné době zákonný parametr), která jsou ošetřena příslušnou podmínkou stanoviska EIA).

Posudek nijak nezastírá, že v souvislosti s realizací uvažovaného záměru dojde ke změně hlukového pole.

Únosné zatížení území nemůže stanovovat proces EIA, ale přesně ho stanovuje zák. č. 17/1991 Sb. v §5. V návaznosti na §8 tohoto zákona lze konstatovat, že k poškozování životního prostředí v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedojde, a proto nedojde ani k překročení únosného zatížení území.

Legislativní hygienické limity vymezují přijatelnou míru zdravotních rizik hluku a nebudou na základě procesu EIA překročeny (legislativní limit pro venkovní prostor mimo OHP, legislativní limit pro vnitřní prostor v OHP).



Posouzení zdravotních rizik se opírá o odst. 3) zákona č.258/2000Sb. a je prováděno dle mezinárodních metodik doporučených WHO. Hodnocení zdravotních rizik umožňuje posoudit i vliv podlimitních zátěží a umožňuje tak vyšší úroveň ochrany veřejného zdraví.

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

Umísťování obytné a další specifikované zástavby do OHP není legislativou striktně zakázáno, ale jsou stanoveny legislativní podmínky pro tuto zástavbu v OHP. Tyto podmínky jsou ve zpřísněné formě zohledněny ve stanovisku EIA. Zároveň nebyl v procesu EIA, Posouzení vlivů na zdraví, oponentním posudku ani ve vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví (MZdr) nalezen důvod pro striktní zákaz z důvodů zákonných parametrů.

Kromě toho byla v rámci procesu EIA stanovena území nevhodná pro bydlení (na základě max. hladin hluku, které nemají v současné době zákonný parametr), která jsou ošetřena příslušnou podmínkou stanoviska EIA).

Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

D)4) Požadované varianty byly prověřeny a doloženy dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.

D)5) Legislativní hygienické limity vymezují přijatelnou míru zdravotních rizik hluku a nebudou na základě procesu EIA překročeny (legislativní limit pro venkovní prostor mimo OHP, legislativní limit pro vnitřní prostor v OHP). Proces EIA probíhá podle zák. č. 100/2001 Sb., nikoli podle „stavebního zákona a územního plánování“.

D)6) Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

D)7) Legislativní hygienické limity vymezují přijatelnou míru zdravotních rizik hluku a nebudou na základě procesu EIA překročeny (legislativní limit pro venkovní prostor mimo OHP, legislativní limit pro vnitřní prostor v OHP).

D)8) Uváděné doporučení WHO platí skutečně pro umísťování nových záměrů na „zelené louce“, zároveň ovšem národní hlukové předpisy (zajišťující přijatelnou míru rizika) vycházejí plně z požadavků WHO s tím rozdílem, že v národní legislativě jsou závazné, zatímco WHO požaduje limity doporučené (doporučené je má i většina evropských zemí).

D)9) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.).

D)10) Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

D)11) Vyhodnocení kumulativních vlivů bylo provedeno dle možností daných legislativou, v posudku podrobně vysvětleno.

D)12) Posouzení vlivu na ceny nemovitostí bylo provedeno v úrovni potřebné pro proces EIA.

D)13) Proces EIA stanovil takové podmínky, aby k „zatěžování území nad přípustnou míru“ nedošlo a aby nemohlo dojít k překročení závazných limitů (včetně vlivů hluku).

E) Dokumentace byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.

F) Vzhledem k vysoce nadstandardnímu rozsahu záměru a velmi velkému počtu vyjádření, která byla nutno řádně vypořádat, nemohly být správně lhůty po dohodě s MŽP dodrženy.

G) Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

H) Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.). Výčet dotčených obcí se nijak nemění, nemění se ani systém provozu záměru, ani podmínky OHP.

I) OHP je navrženo v rozsahu limitních izofon, které jsou v dokumentaci jednoznačně zakresleny.

J) Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení neukládá zpracovateli doplněné dokumentace EIA vypořádat připomínky k původní dokumentaci EIA. Naopak tento zákon ukládá zpracovateli dosudku EIA vypořádat všechna došlá vyjádření k dokumentaci EIA a nerozlišuje mezi původní dokumentací EIA a doplněnou nebo přepracovanou dokumentací EIA.

#### Vypořádání k Příloze vyjádření

A) Legislativní hygienické limity vymezují přijatelnou míru zdravotních rizik hluku a nebudou na základě procesu EIA překročeny (legislativní limit pro venkovní prostor mimo OHP, legislativní limit pro vnitřní prostor v OHP).

B) Zpracovatel posudku EIA si vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb

B)1. Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

Regulace činností v OHP je jednoznačně stanovena dle zák. č. 258/2000 Sb.

Maximální kapacita byla jednoznačně stanovena podmínkami stanoviska EIA, není nijak omezena rokem 2020.

Vymezení OHP je v posudku stanoveno dle legislativy, tj. v rozsahu limitní izofony, o které jsou občané a obce informováni stejně jako o původním OHP. Zákres limitní izofony je v dokumentaci EIA proveden na stejné informační úrovni jako návrh původního OHP.

Hodnocení zdravotních rizik expozice hluku z leteckého provozu bylo zdola omezeno na nejnižší hladiny, na nichž lze prakticky rozlišit příspěvek hluku z leteckého provozu od hluku z ostatních zdrojů.

B)2. Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

B)3. Hodnocení zdravotních rizik nerozlišuje hlukovou zátěž v OHP a mimo něj. Uvažuje ji v celém zjištěném rozsahu a v celém dotčeném území.

Hluková studie, která je přílohou dokumentace zohledňuje příslušné nejistoty výpočtu dle závazných metodik, které jdou k „tíži žadatele“, obsahuje stanovení limitních izofon. Vyhodnocení měření potom probíhá dle požadavků orgánů státní správy, jehož metodika není předmětem posouzení v tomto procesu EIA. Počty pohybů jsou stanoveny podmínkami určujícími maximální kapacity.

Maximální hladiny hluku z leteckého provozu byly prověřeny v rámci oznámení EIA, které je nedílnou součástí procesu EIA a na základě jejich posouzení byly stanoveny oblasti nevhodné pro bydlení (významné vlivy maximálních hladin hluku) – viz příslušná podmínka. To, že v současné době nemají stanoven zákonný limit není chybou procesu EIA. Stanoveny byly, byly určeny oblasti s významnými vlivy, které byly ošetřeny příslušnou podmínkou.

B)4. Dokumentace byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno. Posouzeny byly obě dokumentace jako součást procesu EIA včetně vypořádání připomínek.

B)5. „Skoková“ zátěž nebyla nijak opominuta – příslušné metodiky pro hodnocení vlivů na zdraví s ní počítají. Zároveň se nepočítá s provozem na maximální kapacity v době uvedení záměru do provozu.

B)6. Maximální hladiny hluku z leteckého provozu byly prověřeny v rámci oznámení EIA, které je nedílnou součástí procesu EIA a na základě jejich posouzení byly stanoveny oblasti nevhodné pro bydlení (významné vlivy maximálních hladin hluku) – viz příslušná podmínka. To, že v současné době nemají stanoven zákonný limit není chybou procesu EIA. Stanoveny byly, byly určeny oblasti s významnými vlivy, které byly ošetřeny příslušnou podmínkou. Hladina maximálního akustického tlaku není jako deskriptor pro posuzování hluku z dopravy stanovena nebo doporučena ve formě národního hlukového limitu ani žádnou směrnicí EU (Směrnice č. 2002/49/EC, která pouze umožňuje tento deskriptor použít, zejména, pokud jsou na něj navázány tzv. mezní hodnoty, což v ČR nejsou - viz příloha I Směrnice).

B)7. Problematika rozsahu limitní izofony nočního hluku je v posudku dostatečně vysvětlena. Na uvedeném „hlukovém paradoxu“ se mj. podílí i problematika nutného zohlednění příslušných korekcí ve výpočtu limitní izofony, které jdou k „tíži žadatele“. Vyhodnocení měření potom probíhá dle požadavků orgánů státní správy, jehož metodika není předmětem posouzení v tomto procesu EIA.

B)8. Rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) byl uložen navrhnout striktně dle legislativy a zároveň v nejmenším možném rozsahu tak, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň byla zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zák. č. 258/2000 Sb. jako pomoc při požadovaném rozvoji obcí. Dalším důvodem pak byl masivní odpor veřejnosti a některých obcí, které v návrhu OHP z dokumentace EIA (celá území dotčených obcí) spatřovaly teoretické umožnění větších než deklarovaných vlivů hluku. Minimalizace vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku a smyslem procesu EIA. (např. odst. 1 §17 zák. č. 17/1992 Sb.). Výčet dotčených obcí se nijak nemění, nemění se ani systém provozu záměru, ani podmínky OHP.

Vlivy hluku se v souvislosti se podmíněným omezením rozsahu OHP ani ochrana zdraví nijak nemění.

Na rozsahu OHP se nezbytně projeví nutného zohlednění příslušných korekcí ve výpočtu limitní izofony, které jdou k „tíži žadatele“.

V minulosti nikdy nebyla stanovena max. kapacita letiště Praha - Ruzyně ve formě max. počtu pohybů letadel, která je poprvé stanovena v tomto procesu EIA. Proto nebyl požadován proces EIA při zvýšení kapacity.

Žádná podmínka stanoviska EIA není limitována rokem 2020.

Letiště dosud nemělo stanovenou max. kapacitu. Podmínku, která stanovuje max. kapacitu musí správní úřad zohlednit při dalších rozhodnutích (v tomto případě např. územní rozhodnutí) dle § 10 odst. 4 zák. č. 100/2001 Sb. Dále musí kontrolovat její plnění. Předmětem EIA (tedy nové EIA) jsou pak: „změny záměru uvedeného v příloze č. 1 k tomuto zákonu kategorii I, pokud má být významně zvýšena jeho kapacita a rozsah nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání“ - § 4 odst. 1 písm. b). Požadavek na zvýšení podmínkou stanovené max. kapacity lze považovat za „významné zvýšení kapacity“.

B)9. V Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví byly použity výpočtové varianty, jedná se běžný postup, v tomto případě dokonce postup vyžádaný orgánem ochrany veřejného zdraví a podle tohoto požadavku také zpracovaný.

Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

B)10. Rozdělení směrů startů a přistání je závislé na směru větrů, v dlouhodobém horizontu se může měnit a dynamika tohoto vývoje je zohledněna v akustických a rozptylových studiích v dokumentaci EIA.

Zátěž území nočním hlukem se skutečně sníží a to významně oproti stávajícímu stavu a případnému pokračování stávajícího stavu. Jednak je počet nočních letů omezen na max. 40 pohybů a to nejen v charakteristickém dni (půlroční průměr), ale i za jednu konkrétní noc, ale dále je noční provoz omezen dalšími podmínkami stanoviska EIA:

V rámci prací na posudku EIA a stanovisku EIA byly stanoveny tyto podmínky jako výsledek provedení procesu minimalizace vlivů na ŽP (se zohledněním postupů používaných na jiných evropských letištích).

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

- počet pohybů v jedné konkrétní noční době od 22:00 do 06:00 bude maximálně 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání) v každé jednotlivé noci; letiště je provozováno jako plně koordinované

- v době 23:30 – 23:55 bude umožněn pouze přílet a odlet zpožděným letům domovských dopravců\*, příp. zpožděné odlety všech dopravců; do tohoto intervalu se nebudou žádné lety koordinovat (\*domovský dopravce – letecký přepravce provozující pravidelnou a nepravidelnou dopravu, který má na letišti Praha-Ruzyně bázi svého provozu)

- v periodě od 24:00 do 05:30 bude úplně zastaven letecký provoz

- 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

Tyto podmínky jdou nad rámec legislativy a jsou výsledkem procesu minimalizace vlivů v rámci procesu EIA.

Hluková kvóta je interní opatření letiště, které jde nad rámec ostatních podmínek (upřednostnění méně hlučných letadel na základě letištních poplatků).

Hodnocení zdravotních rizik expozice hluku z leteckého provozu bylo zdola omezeno na nejnižší hladiny, na nichž lze prakticky rozlišit příspěvek hluku z leteckého provozu od hluku z ostatních zdrojů.

Počet obyvatel pro posouzení jednotlivých variant musí být logicky konstantní, aby bylo možno vyhodnotit vliv samotného letiště, který by byl jinak zcela překryt spontánním demografickým nárůstem, který nelze ani spolehlivě odhadnout, ani ovlivnit.

Žádný záměr nemusí být ve fázi EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v souladu s žádným stupněm ÚPD.

D) Posudek na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010 byl objednáán zpracovatelem posudku EIA dle § 9 odst. 4. Tento dílčí podklad byl objednáán proto, že zpracovatel posudku EIA je autorizovanou osobou pro EIA, není však autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik expozice hluku a osobou způsobilou pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, což je zpracovatel citovaného oponentního Posudku na Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010.

Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném svém ustanovení neukládá povinnost uvedení objednatele v dílčím podkladu.

Dokumentace EIA byla vrácena k přepracování a zpracovatel posudku EIA si dále vyžádal podklady a další nezbytné údaje dle odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb., což je v posudku EIA uvedeno.

Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno dle požadavků orgánu veřejného zdraví a dle metod pro hodnocení zdravotních rizik. To mj. potvrdil i oponentní posudek zpracovaný příslušně autorizovanou osobou a správnost obou dokumentů potvrdilo vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví – viz vyjádření MZdr.

E) Legislativní hygienické limity vymezují přijatelnou míru zdravotních rizik hluku a nebudou na základě procesu EIA překročeny

Posouzení zdravotních rizik se opírá o odst. 3) zákona č.258/2000Sb. a je prováděno dle mezinárodních metodik doporučených WHO. Hodnocení zdravotních rizik umožňuje posoudit i vliv podlimitních zátěží a umožňuje tak vyšší úroveň ochrany veřejného zdraví.

### **Obec Vinařice**

Souhlasí s posudkem a dále žádá o dodržování příslušných hlukových limitů nad územím obce Vinařice.

### **Vypořádání:**

Bez nutnosti dalšího vypořádání.

### **Dotčené orgány státní správy**

#### **ČIŽP OI Praha**

Nemá připomínky.

#### **KÚ Stč kraje OŽP**

požaduje zařadit do podmínek navrženého souhlasného stanoviska níže uvedené:

Pro období přípravy záměru:

- V prostoru realizace záměru byl zjištěn občasný výskyt zvláště chráněného ohroženého živočicha koroptve polní (*Perdix perdix*). Pokud by realizací záměru mělo dojít ke škodlivému zásahu do přirozeného vývoje tohoto zvláště chráněného živočicha, bude ho možné provést pouze za předpokladu získání souhlasné výjimky ze zákazů uvedených § 50 citovaného zákona od příslušného orgánu ochrany přírody (Krajského úřadu).

Pro období realizace záměru:

- Doplnit do bodu 12: Skrývkové práce provádět mimo hnízdní období koroptve polní (duben - červenec), optimálně směřovat tyto práce do období vegetačního klidu.

KÚSK, OŽPaZ akceptuje záměr z hlediska jednotlivých složkových zákonů, má však přetrvávající námitky z hlediska nevhodné koncentrace negativních vlivů v hustě obydleném území.

### **Vypořádání:**

Respektováno částečně, v procesu EIA nebylo možné přesně určit prostorovou a časovou interakci stavební části záměru, která vyžaduje ochranu koroptve polní a provozní části na celé ploše letiště, která z hlediska bezpečnosti provozu vyžaduje „plašení, lovení a usmrcování živočichů (včetně zvláště chráněných druhů) v celém prostoru letiště“ na základě platné výjimky ze zák. č. 114/1992 Sb. Ponechána podmínka postupu dle legislativy, upřesnění v DÚR.

#### **MÚ Brandýs nad Labem – Stará Boleslav – OŽP**

Nemá námitek.

## **MÚ Černošice**

1. Veškeré kontaminované srážkové vody musí být odváděny na ČOV.
2. Nekontaminované srážkové vody (ze střech a 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 bez průtoku ČOV.
3. 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.
4. Srážkové vody musí být zasakovány nad hladinou podzemní vody - min. 1 m nad pásmem zvodnění, aby nedošlo k ohrožení kvality podzemních vod.
5. Množství vypouštěných srážkové a předčištěných odpadních vod do Únětického potoka musí být projednáno s vodoprávním úřadem a se správcem vodního toku.
6. Rozšíření a intenzifikace obou čistíren odpadních vod musí předcházet stavbě Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha-Ruzyně.
7. Před čistírnami musí být vybudovány retenční nádrže s dostatečným objemem pro zachycení kontaminovaných dešťových vod.
8. Musí být posouzena aktuální kapacita koryta a stav vodního díla - úprava Kopaninského potoka.
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. Pro stavbu bude vypracován havarijný plán, který bude doložen stanovisky Povodí Vltavy s.p. a ČIŽP OI Praha a předložen ke schválení vodoprávnímu úřadu.

### **Vypořádání:**

Uvedené požadavky jsou spíše podmínkami pro územní rozhodnutí. Z charakteristiky záměru vyplývá, že:

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 stanoviska EIA:

- 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

### **MÚ Slaný - OŽP**

Nemá námítky.

### **Magistrát hl. m. Prahy – OOP č. 1**

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu, lesů a lesního hospodářství, nakládání s odpady, ochrany přírody a krajiny, myslivosti:

Bez připomínek.

### **Magistrát hl. m. Prahy – OOP č. 2**

Orgán ochrany ovzduší konstatuje, že nebyl předložen jím požadovaný textový materiál (rozsah do cca 20 stran), který měl koncentrovaně prezentovat podstatné vlivy stavby na parametry kvality ovzduší. Zpracovatel posudku však provedl vypořádání připomínek pouze několika větami na str. 417 a v závěru konstatuje, že požádal oznamovatele o doplnění požadovaného podkladu, přičemž tento dokument by měl být v příloze posudku.

V příloze č. 4 k posudku EIA je však pouze reakce zpracovatele rozptylové studie k připomínkám uvedeným ve stanovisku OOP MHMP ze dne 22.2.2010. Dále byla předložena nová rozptylová studie pro suspendované látky frakce  $PM_{10}$  včetně sekundární prašnosti (červen 2010). Tato studie, která ze strany OOP MHMP nebyla požadována, se zabývá pouze vyhodnocením příspěvků frakce  $PM_{10}$  k imisní zátěži zájmového území z provozu paralelní dráhy RWY06R/24L se zohledněním sekundární prašnosti související s automobilovou dopravou. Vypočtené příspěvky  $PM_{10}$  jsou v porovnání s předchozí rozptylovou studií téměř identické. Tato studie nepřinesla žádnou významně novou informaci.

Orgán ochrany ovzduší je nucen konstatovat, že uvedené vypořádání připomínek a novou rozptylovou studii nelze považovat za požadovaný textový materiál ve výše uvedeném stanovisku ze dne 22.2.2010. Připomínky OOP MHMP z hlediska ochrany ovzduší byly vypořádány pouze částečně, za vypořádané lze považovat připomínky č. 1 a 4. Vypořádání připomínky č. 6 upozorňuje na nedostatky použitého zobrazovacího software, celkově lze považovat tuto připomínku za méně závažnou. Zásadní připomínky č. 2, 3 a 5 však nebyly uspokojivě vypořádány a orgán ochrany ovzduší i nadále konstatuje, že vyhodnocení nebylo provedeno v nezbytné komplexnosti, nesplnilo tak svůj účel a nepřineslo takový rozsah informací, na základě nichž by bylo možno zaujmout ke stavbě jasné stanovisko.



### **Vypořádání:**

Problematika vlivů na ovzduší byla v rámci procesu EIA vyhodnocena dostatečně. Výpočtové varianty a hodnocení i těch škodlivin, které nemají stanoven imisní limit byly provedeny jako nezbytný podklad pro hodnocení zdravotních rizik dle závazných metodik. Ostatní orgány ochrany ovzduší s provedeným hodnocením souhlasí. Detailněji bude problematika ovzduší z hlediska emisí a imisí řešena v rámci územního řízení.

### **Ministerstvo dopravy**

Ministerstvo dopravy nemá z hlediska sledovaných zájmů v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury k posudku záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ na životní prostředí zásadních připomínek a souhlasí s jeho závěrem vydat souhlasné stanovisko k uvedenému záměru.

Záměr výstavby paralelní RWY 06R/24L je dlouhodobě zakotven v elementárních strategických dokumentech, jež deklarují priority ČR v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území. Jedná se zejména o politiku územního rozvoje ČR 2008 schválenou usnesením vlády č. 929 ze dne 20.7.2009 a Dopravní politiku ČR pro léta 2005 - 2013 schválenou usnesením vlády č. 882 ze dne 13.7.2005.

### **Vypořádání:**

Bez nutnosti dalšího vypořádání.

### **Ministerstvo zdravotnictví**

**Ministerstvo zdravotnictví, jako dotčený správní úřad podle § 23 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., po zhodnocení souladu s požadavky na ochranu veřejného zdraví s předloženým posudkem a doplněnou dokumentací a za předpokladu dodržení podmínek navrhovaného souhlasného stanoviska Ministerstva životního prostředí k uvedenému záměru, souhlasí.**

### **Odůvodnění:**

Z předloženého materiálu vyplývají následující údaje: Nová paralelní RWY 06R/24L je situována jižně od stávající RWY 06L/24R na mezinárodním letišti Praha Ruzyně. Součástí záměru je výstavba pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem, zásobování elektrickou energií, potřebné přeložky sítí a komunikací včetně potřebného rozvoje odbavovacích a parkovacích kapacit v severním odbavovacím areálu. Uvedení dráhy do provozu se předpokládá v roce 2014. Po dostavbě nové dráhy bude dráhový systém letiště Praha Ruzyně tvořit: stávající vzletová a přistávací dráha 06L/24R, nová paralelní vzletová a přistávací dráha 06R/24L, stávající vzletová a přistávací dráha 13/31 (za standardního provozu nebude používána, bude provozně omezena pro využití při mimořádných situacích a z bezpečnostních důvodů) a systém pojíždějících drah, odbavovací plochy a přistávací plochy pro vrtulníky. Původní RWY 04/22 již nebude existovat. Po uvedení paralelní RWY 06R/24L do provozu se předpokládá tato maximální kapacita provozu letiště v roce 2020: počet přepravených cestujících za rok 21,2 mil., celkový počet pohybů letadel/rok -274,5 tis, z toho v noční době 13,7 tis. Předpokládaný počet pohybů letadel za 6 měsíců v letním období (květen - říjen) 150 960, z toho ve dne 143 600 a v noci 7360. Počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni (za 24 hod.) 820, z toho počet pohybů v denní době 780 a v

noční době 40. V rámci denního provozu bude přednostně RWY 06R/24L uplatňována pro vzlety a stávající 06L/24R pro přistání. RWY 06R/24L a 13/31 budou za standardní situace pro noční provoz uzavřeny. Součástí posudku jsou stanoveny požadavky souhlasného stanoviska ve fázích přípravy, výstavby a provozu. V souladu s ustanovením § 31 odst.2 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví bude řešen konečný rozsah ochranného hlukového pásma v rozsahu limitní izofony. Budou stanoveny optimální příletové a odletové tratě s ohledem na hlukovou zátěž území, dodržování trajektorií letu bude kontrolováno a jejich neodůvodněné nedodržení bude sankcionováno, budou zavedeny další organizační pravidla (např. postupy pro vzlety a přistání, systém CDM, zákaz brzdění reverzací tahu v noční době vyjma bezpečnostních důvodů, provoz pomocných energetických jednotek). Dále se stanovují podrobná pravidla systému monitoringu hluku, jeho další využívání, a nezávislé kontroly správnosti. Letiště Praha Ruzyně bude plnění opatření pro snížení hluku povinně periodicky vyhodnocovat a zveřejňovat. Doporučujeme tyto informace předávat formou výroční zprávy příslušným dotčeným obcím, MČ hl. města Prahy. Krajské hygienické stanici Středočeského kraje a Hygienické stanici hlavního města Prahy.

Na základě požadavku MZ (Č. j.: 9037/2010Z-32.2-6.1.10) k dokumentaci záměru bylo zpracováno doplnění hodnocení zdravotních rizik pro variantu předpokládaného provozu a očekávané zátěže v roce 2020 ke stávajícímu počtu obyvatel (varianta 2020-A), včetně obyvatel Lysolaj a Sedlce. Hodnocení bylo aktualizováno dle přístupů a doporučení deklarovaných na jednání reprezentantů národních referenčních center členských států EU pro hluk v Kodani na podzim 2009, vztahy mezi expozicí hluku z letecké dopravy a rizika hypertenze prezentované v evropské studii HYENA z r. 2008 a doporučení WHO Night Noise Guidelines for Europe. Byl proveden odhad počtu obyvatel rušených a obtěžovaných hlukem a odhad počtu kardiovaskulárních onemocnění (KVO) Z hodnocení vyplývá, že souhrnně ve všech lokalitách bude proti variantě r. 2006 v noční době exponováno leteckému hluku (rušení spánku) ve variantě 2020-A o 1479 osob méně (z toho 758 osob lehce a 300 osob těžce obtěžovaných). V noční době se situace po výstavbě paralelní dráhy nezmění, tato nebude využívána v noční době, naopak s poklesem nočních letů (v současnosti - 58 letů, v roce 2006 - 46 letů) a realizací opatření Akčního plánu Letiště se očekává mírné zlepšení akustické situace o cca 1 dB. Hluková zátěž území Suchdola zůstane zachována přibližně na stejné úrovni, dále bude nočnímu hluku vystaveno území Horoměřic, Starého Suchdola a Přední Kopaniny (východně od stávající dráhy prioritně určené pro přistání) a okrajové části Jenče a Kněževsi (západně).

Distribuce hlukové zátěže se v denní době změní. Více zatížena bude oblast východně od RWY06R/26L (přílety) tj. Suchdol (střed Nového Suchdola) a Lysolaje, hluk bude dosahovat limitní úrovně LAeq,16h = 60 dB nebo mírně vyšší, limitní izofona se bude dotýkat severního okraje Nebušic, sníží se zátěž Starého Suchdola. Okrajově budou hluku blízcí se limitní hodnotě vystaveny části Jenče a Kněževse. Podle nejnovějších názorů WHO se obtěžování v denní době považuje spíše za narušení komfortu. Z oponentního posudku vyplývá, že nelze objektivně kvantifikovat riziko KVO v členění na jednotlivá sídla z důvodu absence vhodné metodiky (např. WHO) a vzhledem k malým souborům osob. Vzhledem k výši expozice hluku z letecké dopravy nelze reálně uvažovat o zvýšení počtu uvedených onemocnění.

Z hlediska expozice maximálními hodnotám akustického tlaku v denní i noční době bude nejvíce exponována lokalita Na Padesátníku. Tato lokalita není vhodná pro bydlení. S touto skutečností počítá i návrh podmínek stanoviska MŽP ve fázi přípravy. Z rozptylové studie jednoznačně vyplývá, že nedojde k významnější změně imisní zátěže.

Ministerstvo zdravotnictví dále konstatuje, že případné zvyšování deklarované kapacity provozu bude podrobeno novému procesu posuzování vlivů na životní prostředí včetně vlivů na veřejné zdraví v souladu se zák. č. 100/2001 Sb.

### **Vypořádání:**

Akceptováno. Příslušná podmínka stanoviska EIA upravena.

### **MŽP – odbor ochrany ovzduší**

Nemá žádné připomínky a s navrženým stanoviskem souhlasí.

### **MŽP – odbor ochrany vod**

Nemá žádné připomínky a s navrženým stanoviskem v zásadě souhlasí.

### **MŽP – odbor zvláště chráněných částí přírody**

K posuzovanému záměru jsme se vyjadřovali již ve stanoviscích (pod č.j.: 620/3538/05 ze dne 10.10.2005, 93976/ENV/07-4395/620/07 ze dne 23.1.2008 a 107487/ENV/09-24/620/10 ze dne 9.2.2010). S ohledem na skutečnosti uvedené v těchto stanoviscích a informace, které jsou obsaženy v posudku na str. 132 -135, neuplatňujeme k předloženému posudku z hlediska gesce odboru zvláště chráněných částí přírody žádné zásadní připomínky, vyjma návrhu stanoviska, resp. jeho podmínek, ke kterým uplatňujeme následující připomínky:

1) str. 455, č. 28 - „V dalších stupních projektové přípravy specifikovat způsob, jakým by záměr mohl škodlivě zasáhnout do přirozeného vývoje živočichů při dodržení podmínek stanoviska pro fázi výstavby". Jelikož způsob, jakým by záměr mohl škodlivě zasáhnout do přirozeného vývoje živočichů, by měl být předmětem samotného procesu posouzení vlivů dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a návrhy opatření k prevenci, vyloučení či snížení nepříznivých vlivů na živočichy by pak měly být v podmínkách stanoviska EIA, postrádá výše uvedená „podmínka" smysl, a proto ji požadujeme vypustit nebo přeformulovat.

2) str. 457, č. 12 - „Skrývkové práce a přesuny zemin realizovat v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb.". Činnost investora musí být v souladu s legislativou, a proto výše uvedené konstatování nelze chápat jako podmínku zmírňující negativní vliv záměru na životní prostředí, zároveň není zřejmé, co měl zpracovatel posudku touto velmi obecnou podmínkou konkrétně na mysli. Požadujeme text upravit a konkretizovat - např. stanovit konkrétního období pro realizaci terénních prací tak, aby byl minimalizován negativní vliv na floru a faunu (viz potvrzený výskyt koroptve polní) apod. Již v doplněné dokumentaci je navrženo opatření „Skrývkové práce a přesuny zemin realizovat mimo reprodukční období živočichů v období září-únor", které zpracovatel posudku bez zdůvodnění vypustil .

3) str. 460, č. 4 - „Řešit náhradní biotopy sukcesním zmlazením ve vhodných lokalitách". Toto „opatření" požadujeme přeformulovat, jelikož z něho nevyplývá, o jaké náhradní biotopy se jedná a co je odborně myšleno pod pojmem „sukcesní zmlazení", zároveň slovo „řešit" doporučujeme nahradit konkrétnější formulací - např. „realizovat".

### **Vypořádání:**

1) Podmínka č. 28 pro fázi přípravy byla vypuštěna.

2) V procesu EIA nebylo možné přesně určit prostorovou a časovou interakci stavební části záměru, která vyžaduje ochranu koroptve polní a provozní části, která z hlediska bezpečnosti provozu vyžaduje „plašení, lovení a usmrcování živočichů (včetně zvláště chráněných druhů)

v celém prostoru letiště“ na základě platné výjimky ze zák. č. 114/1992 Sb. Ponechána podmínka postupu dle legislativy, upřesnění v DÚR.

3) Sukcesí zmlazení je jedním z příkladů, jak realizovat náhradní biotopy (uvozeno slovem např.). Slovo „řešit nahrazeno slovem „realizovat“.

### **Povodí Vltavy a.s.**

Jako příslušný správce povodí, který vykonává správu povodí v dílčím povodí Dolní Vltavy na základě ustanovení § 54 odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, uvádíme k posudku o vlivech záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ na životní prostředí podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí následující:

1. Budou splněny podmínky uvedené v „Souhlasném stanovisku k záměru Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ výše uvedeného posudku, a to jak pro fázi přípravy - podmínky č. 14, 20, 21, 22, tak pro fázi výstavby - podmínky č. 5 a 6.

2. Projektová dokumentace pro územní řízení bude obsahovat návrhy plánovaných opatření, která zajistí, že realizací uvedeného záměru nedojde k negativnímu kvantitativnímu a kvalitativnímu ovlivnění dotčených vodních toků.

### **Vypořádání:**

Bez nutnosti dalšího vypořádání.

### **Instituce**

#### **ÚSTAV CHEMICKÝCH PROCESU AV ČR, v. v. i.**

Ústav chemických procesů AV ČR, v. v. i. (dále jen ÚCHP) je dotčeným účastníkem procesu posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, neboť je vlastníkem nemovitostí na území, které může být ovlivněno budoucím zvýšeným leteckým hlukem, vibracemi a radarovým elektromagnetickým zářením v důsledku realizace stavby „Paralelní RWY 06R24L, letiště Praha Ruzyně“. Z uvedených důvodů ÚCHP tímto podává své vyjádření k Posudku:

#### **1. Zátěž hlukem na činnost zaměstnanců a postgraduálních studentů**

V Posudku je uvedeno, že do celkového počtu posuzovaných obyvatel nebyly zahrnuty osoby, které v dotčeném území pracují, nebo studují. To se týká cca 200 vědeckých, výzkumných a technických pracovníků, včetně postgraduálních studentů, pracujících v laboratořích ÚCHP na náročných národních i mezinárodních projektech. Nelze souhlasit s tvrzením, že na příklad z hlediska hodnocení možných negativních účinků hluku z letecké dopravy se jedná o krátkodobou a přerušovanou expozici hlukem, pro jejíž vyhodnocení nejsou k dispozici odborné podklady a že hodnocení možných zdravotních účinků expozice nelze podle Posudku kvantifikovat.

#### **2. Zátěž vibracemi a elektromagnetickým zářením na vědecko-výzkumnou a vývojovou činnost**

Posudek se nevěnuje dalším fyzikálním vlivům leteckého provozu, kterými jsou vibrace a především proměnné radarové elektromagnetické pole, na náročnou vědeckou, výzkumnou a vývojovou činnost pracovníků ÚCHP patrně proto, že pro hodnocení vlivu fyzikálních parametrů na přesnost a citlivost měření nejsou zatím k dispozici odborné podklady. Lze bohužel pouze konstatovat, že předpokládaný zvýšený letecký provoz se stále rozměrnějšími letadly (především pro cargo dopravu) může znehodnotit současnou vynikající konkurenceschopnost ÚCHP v Evropském výzkumném prostoru (ERA). V rámci Posudku nejsou připomínky k této problematice vůbec vypořádány.

### 3. Vliv stavby paralelní dráhy na další rozvoj ÚCHP

Podle zákona č. 283/1992 Sb. o Akademii Věd České republiky a zákona č. 341/2005 Sb., o veřejných výzkumných institucích je ÚCHP povinen majetek užívat k plnění úkolů ve Vědecké, výzkumné, vývojové a inovační činnosti. Výstavba paralelní dráhy a související zřízení ochranného hlukového pásma by značně zkomplikovala další výstavbu a rozvoj jeho areálu. ÚCHP je přesvědčen, že povinnosti vyplývající z citovaných zákonů by nemohl v celém rozsahu dostát, pokud by došlo k realizaci paralelní dráhy, právě z důvodu nadlimitní hlukové, vibrační a elektromagnetické zátěže způsobené leteckým provozem na paralelní dráze, a neumožněním jakékoli další výstavby vědeckých zařízení zřízením ochranného hlukového pásma. Tato připomínka v Posudku byla uvedena na straně 287 pod č. 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“) a měla být vypořádána v rámci typických připomínek č. 2 a 13. Vypořádání typické připomínky č. 2 se však pouze omezuje na způsob vymezení ochranného hlukového pásma případně na jeho případné rozšíření. Vypořádání typické připomínky č. 13 naopak pouze řeší hodnotu nemovitostí.

Nadlimitní zátěž fyzikálními vlivy by navíc mohla mít dopad na další rozvoj ÚCHP z důvodu snížení kvality životního prostředí v rámci areálu ÚCHP, což by mohlo mít zásadní vliv na plnění funkcí ÚCHP v souladu se zákony č. 283/1992 Sb., o AV ČR a č. 341/2005 Sb., o veřejných výzkumných institucích.

Připomínka ohledně stavební uzávěry tedy nebyla v rámci Posudku vypořádána dostatečným způsobem. Posudek navíc neřeší vliv hluku a dalších parametrů na snížení kvality životního prostředí v rámci areálu ÚCHP.

Závěrem ÚCHP uvádí, že výstavbu nové paralelní dráhy nelze považovat za nadřazený veřejný zájem oproti veřejnému zájmu, který lze spatřovat ve výkonu výzkumných aktivit Ústavu chemických procesů AV ČR, v. v. i., ale i dalších institucí na zasaženém území, jakož i životního prostředí obyvatel dotčeného území. ÚCHP vyjadřuje přesvědčení, že Ministerstvo životního prostředí ČR jakožto správní úřad, bude postupovat v souladu s § 50 odst 3 zákona č. 500/2004 Sb., kdy je povinen zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu, a dále bude dle § 2 odst 4 zákona č. 500/2004 Sb. dbát na to, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu. Věříme, že ministerstvo bude postupovat v souladu se správním řádem.

### Vypořádání:

1. K vlivu na studenty je možno konstatovat, že vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné

hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika). Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů..

Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů.

Specifické posouzení zdravotních rizik se opírá o odst. 3) zákona č. 258/2000Sb. a je prováděno dle mezinárodních metodik doporučených WHO. Dle těchto metodik se posuzují rizika při celoživotní expozici, což studenti ČZU nesplňují.

2. Vibrace - záměr ve stadiu realizace ani provozu není zdrojem vibrací. Ve vztahu k vědeckým pracovištím, které jsou v potenciálním dosahu z hlediska navrhovaného leteckého provozu lze konstatovat, že akustická energie má již nižší energii, která není schopna vyvolat rozkmitání hmotných stavebních konstrukcí objektů. Vibrace díky fluktuacím tlaku je možné očekávat pouze v nejbližší okolí proudového motoru, tedy ve vzdálenosti řádově několik metrů.

Záření - jako zdroje elektromagnetického záření se uplatňují systémy letecké zabezpečovací techniky, zejména prostředky radiové navigace, radarové systémy a komunikační prostředky.

Letadlo samo o sobě není zdrojem rušivých elektromagnetických záření. Silové elektrické soustavy jsou na něm všechny stíněné. Pro letadlo je mimořádně důležitá činnost vlastních citlivých radionavigačních přístrojů a avioniky, která by mohla být negativně ovlivněna takovým elektromagnetickým zářením. Proto se například zakazuje použití mobilů na palubě. Palubní radar a vysílač radiového spojení jsou certifikovaná zařízení s malým výkonem, u nichž výrobci museli prokázat, že nejsou zdrojem nepříznivého rušení.

Problematiku vyzařované energie řeší výrobce při typové certifikaci a všichni provozovatelé mohou použít jen tu výstroj, kterou dodávají výrobci schválenou a mezinárodně certifikovanou.

3. Na území OHP musí být plněny příslušné hlukové limity a plněn režim dle zák. č. 258/2000 Sb. Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika). Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů.

Legislativa ani provedené posouzení vlivů na ŽP nesignalizuje vlivy, které by vyžadovaly vyhlášení stavební uzávěry.

Veřejný zájem do posouzení vlivů na ŽP nijak nevstupoval.

### **Ústav experimentální botaniky AV ČR, v. v. i.**

Ústav experimentální botaniky AV ČR, v. v. i., Rozvojová 263, 165 02 Praha 6 - Lysolaje (dále jen ÚEB) je dotčeným účastníkem procesu posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, neboť je vlastníkem nemovitostí na území, které může být ovlivněno budoucím

zvýšeným leteckým hlukem, vibracemi a radarovým elektromagnetickým zářením v důsledku realizace stavby „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“.

Z uvedených důvodů ÚEB tímto podává své vyjádření k Posudku:

#### 1. Zátěž hlukem na činnost zaměstnanců a studentů

V Posudku je uvedeno, že do celkového počtu posuzovaných obyvatel nebyly zahrnuty osoby, které v dotčeném území pracují, nebo studují. To se týká cca 100 vědeckých, výzkumných a technických pracovníků, včetně posluchačů bakalářského, magisterského i postgraduálního stupně vysokoškolského studia, pracujících v laboratořích ÚEB na náročných národních i mezinárodních projektech základního i aplikovaného výzkumu, včetně bakalářských, diplomových a disertačních prací studentů vysokých škol přírodovědných, technických a zemědělských směrů. Nelze souhlasit s tvrzením, že z hlediska hodnocení možných negativních účinků hluku z letecké dopravy se jedná o krátkodobou a přerušovanou expozici hlukem, pro jejíž vyhodnocení nejsou k dispozici odborné podklady, a že hodnocení možných zdravotních účinků expozice nelze podle Posudku kvantifikovat.

#### 2. Zátěž vibracemi a elektromagnetickým zářením na vědecko-výzkumnou, vývojovou, výukovou a studijní činnost

Posudek se nevěnuje dalším fyzikálním vlivům leteckého provozu, kterými jsou především vibrace a dále proměnné radarové elektromagnetické pole, na náročnou vědecko-výzkumnou, vývojovou, výukovou a studijní činnost pracovníků a studentů v ÚEB patrně proto, že pro hodnocení vlivu fyzikálních parametrů na přesnost a citlivost měření nejsou zatím k dispozici odborné podklady. Lze bohužel pouze konstatovat, že předpokládaný zvýšený letecký provoz, navíc se stále rozměrnějšími letadly (především pro nákladní dopravu) může znehodnotit současnou vynikající konkurenceschopnost ÚEB jak v rámci České republiky, tak i v Evropském výzkumném prostoru (ERA). V rámci Posudku nejsou připomínky k této problematice vůbec vypořádány.

#### 3. Negativní dopady stavby paralelní dráhy na plnění zákonem daných povinností ÚEB a na jeho další rozvoj

Podle zákonů č. 283/1992 Sb. a č. 341/2005 Sb. je ÚEB povinen svůj majetek užívat k plnění úkolů ve vědecké, výzkumné, vývojové, inovační a výukové činnosti. Výstavba paralelní dráhy a související zřízení ochranného hlukového pásma značně zkomplikuje další výstavbu a rozvoj všech ústavů Akademie věd České republiky, jejichž pracoviště sídlí v areálu v Rozvojové ulici v Praze 6 - Lysolajích, včetně ÚEB. ÚEB je přesvědčen, že povinností vyplývajícím z citovaného zákona č. 283/1992 Sb., o Akademii věd České republiky, a č. 341/2005 Sb., o veřejných výzkumných institucích, nebude moci v celém rozsahu dostát, pokud dojde k realizaci paralelní dráhy, právě z důvodu nadlimitní hlukové, vibrační a elektromagnetické zátěže způsobené leteckým provozem na paralelní dráze, a neumožněním jakékoli další výstavby vědeckých zařízení zřízením ochranného hlukového pásma. Tato připomínka v Posudku byla uvedena na straně 287 pod č. 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“) a měla být vypořádána v rámci typických připomínek č. 2 a 13. Vypořádání typické připomínky č. 2 se však v Posudku pouze omezuje na způsob vymezení ochranného hlukového pásma případně na jeho případné rozšíření. Vypořádání typické připomínky č. 13 naopak pouze řeší hodnotu nemovitostí.

Nadlimitní zátěž fyzikálními vlivy navíc bude mít dopad na další rozvoj ÚEB z důvodu snížení kvality životního prostředí v areálu ústavů Akademie věd České republiky v Praze 6 - Lysolajích, což bude mít zásadní vliv na plnění funkcí ÚEB v souladu se zákonem č. 283/1992 Sb., o AV ČR, a se zákonem č. 341/2005 Sb., o veřejných výzkumných institucích.

Připomínka ohledně stavební uzávěry tedy nebyla v rámci Posudku vypořádána dostatečným způsobem. Posudek navíc neřeší vliv hluku a dalších parametrů na snížení kvality životního prostředí v rámci zmíněného areálu ústavů AV ČR.

Závěrem ÚEB uvádí, že výstavbu nové paralelní dráhy nelze považovat za veřejný zájem nadřazený veřejnému zájmu, který lze spatřovat ve výkonu zákonem daných výzkumných aktivit nejen ÚEB, ale i dalších institucí na zasaženém území, jakož i životního prostředí obyvatel dotčeného území. ÚEB vyjadřuje přesvědčení, že Ministerstvo životního prostředí ČR bude, jakožto správní úřad, postupovat v souladu s § 50 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., kdy je příslušný úřad povinen zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu, a dále bude dle § 2 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb. dbát na to, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu. Věříme, že Ministerstvo bude postupovat v souladu se správním řádem.

### **Vypořádání:**

1. K vlivu na studenty a zaměstnance je možno konstatovat, že vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika). Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů..

Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů.

Specifické posouzení zdravotních rizik se opírá o odst. 3) zákona č. 258/2000Sb. a je prováděno dle mezinárodních metodik doporučených WHO. Dle těchto metodik se posuzují rizika při celoživotní expozici, což studenti a zaměstnanci nesplňují.

2. Vibrace - záměr ve stadiu realizace ani provozu není zdrojem vibrací. Ve vztahu k vědeckým pracovištím, které jsou v potenciálním dosahu z hlediska navrhovaného leteckého provozu lze konstatovat, že akustická energie má již nižší energii, která není schopna vyvolat rozkmitání hmotných stavebních konstrukcí objektů. Vibrace díky fluktuacím tlaku je možné očekávat pouze v nejbližší okolí proudového motoru, tedy ve vzdálenosti řádově několik metrů.

Záření - jako zdroje elektromagnetického záření se uplatňují systémy letecké zabezpečovací techniky, zejména prostředky radiové navigace, radarové systémy a komunikační prostředky.

Letadlo samo o sobě není zdrojem rušivých elektromagnetických záření. Silové elektrické soustavy jsou na něm všechny stíněné. Pro letadlo je mimořádně důležitá činnost vlastních citlivých radionavigačních přístrojů a avioniky, která by mohla být negativně ovlivněna takovým elektromagnetickým zářením. Proto se například zakazuje použití mobilů na palubě. Palubní radar a vysílač radiového spojení jsou certifikovaná zařízení s malým výkonem, u nichž výrobci museli prokázat, že nejsou zdrojem nepříznivého rušení.



Problematiku vyzařované energie řeší výrobce při typové certifikaci a všichni provozovatelé mohou použít jen tu výstroj, kterou dodávají výrobci schválenou a mezinárodně certifikovanou.

3. Na území OHP musí být plněny příslušné hlukové limity a plněn režim dle zák. č. 258/2000 Sb. Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika). Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů.

Legislativa ani provedené posouzení vlivů na ŽP nesignalizuje vlivy, které by vyžadovaly vyhlášení stavební uzávěry.

Veřejný zájem do posouzení vlivů na ŽP nijak nevstupoval.

### **Ústav fotoniky a elektroniky AV ČR, v.v.i.**

Ústav fotoniky a elektroniky AV ČR, v. v. i. (dále jen ÚFE) je dotčeným účastníkem procesu posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, neboť je vlastníkem nemovitostí na území, které může být ovlivněno budoucím zvýšeným leteckým hlukem, vibracemi a radarovým elektromagnetickým zářením v důsledku realizace stavby „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“. Z uvedených důvodů ÚFE tímto podává své vyjádření k posudku na tuto stavbu (dále jen Posudek):

#### **1. Zátěž hlukem na činnost zaměstnanců ÚFE**

V Posudku je uvedeno, že do celkového počtu posuzovaných obyvatel nebyly zahrnuty osoby, které v dotčeném území pracují, nebo studují. To se týká i vědeckých, výzkumných a technických pracovníků ÚFE, zahrnujících studenty i postgraduální studenty vysokých škol, včetně zahraničních, kteří pracují v laboratořích ÚFE a řeší národní i mezinárodní výzkumné projekty. U klíčových pracovníků ÚFE může jít o zatížení dlouhodobé v délce 10-15 let. Nelze souhlasit s tvrzením Posudku, že z hlediska hodnocení možných negativních účinků hluku z letecké dopravy se jedná o krátkodobou a přerušovanou expozici hlukem, pro jejíž vyhodnocení nejsou k dispozici odborné podklady. Proto by i tyto pracovníci měli být zahrnuti do hodnocení rizika hluku a obtěžování hlukem. Žádné výzkumné laboratoře (a tedy ani laboratoře ÚFE) nejsou uvedeny v odstavci Posudku, kde se deklaruje, že „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“.

#### **2. Zátěž vibracemi a elektromagnetickým zářením**

Posudek se nevěnuje dalším fyzikálním vlivům leteckého provozu, kterými jsou vibrace a především proměnné radarové elektromagnetické pole na zdraví pracovníků ÚFE pracujících vdané oblasti. Kromě vlivů zdravotních, pro něž zřejmě není k dispozici vhodná metodika, mohou mít tyto fyzikální faktory významný a negativní dopad na výsledky řešení výzkumných projektů ÚFE, neboť v laboratořích ÚFE je instalováno unikátní výzkumné zařízení pro výzkum materiálů pro fotoniku vyžadující přesností na úrovni mikrometrů. Lze proto bohužel očekávat, že předpokládaný zvýšený letecký provoz stále s rozměrnějšími

letadly (především pro cargo dopravu) může znehodnotit současnou vynikající konkurenceschopnost ÚFE v Evropském výzkumném prostoru (ERA) a zprostředkovaně i zvýšit stresové zatížení pracovníků ÚFE v souvislosti s těmito vlivy. V rámci Posudku nejsou připomínky k této problematice vůbec vypořádány.

### 3. Vliv stavby paralelní dráhy na další rozvoj ÚFE

Podle zákona č. 283/1992 Sb. je ÚFE povinen majetek užívat k plnění úkolů ve vědecké, výzkumné, vývojové a inovační činnosti. Výstavba paralelní dráhy a související zřízení ochranného hlukového pásma by zkomplikovala další jeho výstavbu a rozvoj v rámci areálu ústavů AV ČR. ÚFE je přesvědčen, že povinnosti vyplývající z citovaného zákona č. 283/1992 Sb., o Akademii věd České republiky, by nemohl v celém rozsahu splnit, právě z důvodu nadlimitní hlukové, vibrační a elektromagnetické zátěže způsobené leteckým provozem na paralelní dráze. Tato připomínka v Posudku byla uvedena na straně 287 pod č. 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“) a měla být vypořádána v rámci typických připomínek č. 2 a 13. Vypořádání typické připomínky č. 2 se však pouze omezuje na způsob vymezení ochranného hlukového pásma případně na jeho případné rozšíření. Vypořádání typické připomínky č. 13 naopak pouze řeší hodnotu nemovitostí.

Připomínka ohledně stavební uzávěry tedy nebyla v rámci Posudku vypořádána dostatečným způsobem. Posudek navíc neřeší vliv hluku a dalších parametrů na snížení kvality životního prostředí v rámci pracoviště ÚFE.

Závěrem ÚFE uvádí, že, dle jeho názoru, nelze považovat výstavbu nové paralelní dráhy za nadřazený veřejný zájem oproti veřejnému zájmu, který lze spatřovat ve výkonu výzkumných aktivit Ústavu fotoniky a elektroniky A V ČR, v. v. i., ale i dalších institucí na zasaženém území, jakož i ochraně životního prostředí obyvatel dotčeného území. ÚFE vyjadřuje víru a přesvědčení, že Ministerstvo životního prostředí ČR jakožto správní úřad, bude postupovat v souladu s § 50 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., kdy je povinen zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu, a dále bude dle § 2 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb. dbát na to, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu.

### **Vypořádání:**

1. K vlivu na osoby, které v dotčeném území pracují, nebo studují je možno konstatovat, že vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika). Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů..

Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů.

Specifické posouzení zdravotních rizik se opírá o odst. 3) zákona č. 258/2000Sb. a je prováděno dle mezinárodních metodik doporučených WHO. Dle těchto metodik se posuzují

rizika při celoživotní expozici, což osoby, které v dotčeném území pracují, nebo studují nespĺňují.

2. Vibrace - záměr ve stadiu realizace ani provozu není zdrojem vibrací. Ve vztahu k vědeckým pracovištím, které jsou v potenciálním dosahu z hlediska navrhovaného leteckého provozu lze konstatovat, že akustická energie má již nižší energii, která není schopna vyvolat rozkmitání hmotných stavebních konstrukcí objektů. Vibrace díky fluktuacím tlaku je možné očekávat pouze v nejbližší okolí proudového motoru, tedy ve vzdálenosti řádově několik metrů.

Záření - jako zdroje elektromagnetického záření se uplatňují systémy letecké zabezpečovací techniky, zejména prostředky radiové navigace, radarové systémy a komunikační prostředky.

Letadlo samo o sobě není zdrojem rušivých elektromagnetických záření. Silové elektrické soustavy jsou na něm všechny stíněné. Pro letadlo je mimořádně důležitá činnost vlastních citlivých radionavigačních přístrojů a avioniky, která by mohla být negativně ovlivněna takovým elektromagnetickým zářením. Proto se například zakazuje použití mobilů na palubě. Palubní radar a vysílač radiového spojení jsou certifikovaná zařízení s malým výkonem, u nichž výrobci museli prokázat, že nejsou zdrojem nepříznivého rušení.

Problematiku vyzařované energie řeší výrobce při typové certifikaci a všichni provozovatelé mohou použít jen tu výstroj, kterou dodávají výrobci schválenou a mezinárodně certifikovanou.

3. Na území OHP musí být plněny příslušné hlukové limity a plněn režim dle zák. č. 258/2000 Sb. Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika). Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů.

Legislativa ani provedené posouzení vlivů na ŽP nesignalizuje vlivy, které by vyžadovaly vyhlášení stavební uzávěry.

Veřejný zájem do posouzení vlivů na ŽP nijak nevstupoval.

## **ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE**

Česká zemědělská univerzita v Praze (dále jen „Univerzita“) jakožto dotčený účastník procesu posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, jakožto vlastník nemovitostí na území, které může být ovlivněno leteckým hlukem v důsledku realizace stavby „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“, tímto podává vyjádření k částem Posudku, které se přímo dotýkají Univerzity:

### **1. Zátěž hlukem na studenty a zaměstnance Univerzity**

V Posudku je uvedeno, že do celkového počtu posuzovaných obyvatel nebylo zahrnuto cca 2 260 studentů, resp. uživatelů kolejí České zemědělské univerzity v Praze 6-Suchdole, přičemž 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. „Hodnocení možných zdravotních účinků expozice cca 2 260

studentů, resp. uživatelů kolejí České zemědělské univerzity v Praze 6 - Suchdole nelze podle Posudku kvantifikované 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 expozičních, 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 takováto 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 neuvítají kolej po celou dobu akademického roku ani po celou dobu studia (často dochází ke změně vysoké školy a tím i změně koleje). Expozice je přerušována zahraničními stážemi a studijními pobyty v délce několika měsíců, které jsou v dnešní formě studia běžné. Studenti také často opouštějí kolej během kalendářního týdne a jezdí za rodiči, z čehož vyplývá, že o jejich skutečné expozici se mnoho neví."

Proti tomuto závěru se Univerzita důrazně ohrazuje. Posudek výše uvedenými argumentacemi navozuje dojem, že na vysokoškolských kolejích studenti ani nebydlí. Pobyt studentů na vysokoškolských kolejích v areálu Univerzity Praha-Suchdol je přitom dlouhodobý a dokladovatelný, většina studentů zůstává na kolejích v průběhu víkendu, s ubytovanými jsou uzavírány běžné smlouvy o ubytování zpravidla na dobu jednoho akademického roku, které jsou podmíněny složením ubytovací kauce; z uvedených důvodů jakékoli závěry o změně kolejí a vysoké školy, jakož i další bagatelizující závěry uvedené v Posudku ve vztahu ke studentům Univerzity jsou v tomto ohledu považovány za neodborné a zavádějící.

Závěr, že studenti jsou „obecně odolnější proti stresu“ v tomto smyslu považujeme za účelový, neboť právní předpisy týkající se hygienických požadavků či norem se vztahují obecně na jakékoli osoby včetně vysokoškolských studentů.

Univerzita dále uvádí, že v jejím areálu se nachází 7 hektarů demonstračních a pokusných pozemků Fakulty agrobiologie, potravinových a přírodních zdrojů, jakož i sportoviště Katedry tělesné výchovy (stadion, hřiště, tenisové kurty, plavecký bazén). V rámci univerzity probíhá výuka více než 23 tisíc studentů a návštěvníků všech forem studia (včetně kurzů celoživotního vzdělávání), kterou zajišťuje téměř 1300 akademických pracovníků, technických hospodářských pracovníků a dalších zaměstnanců univerzity. Výuka probíhá jak ve vnitřních učebnách tak i přímo na pokusných polích a dalších exteriérech. Studenti a návštěvníci tráví studijní, pracovní i volný čas v exteriérech univerzity, který je tvořen rozsáhlými plochami trávníků, rybníčků a dalšími prvky zahradní architektury včetně japonské zahrady, jakož i prostorami k odpočinku. Všichni zaměstnanci i studenti tak budou přímo zasaženi hlukem v důsledku realizace stavby paralelní dráhy.

V areálu Univerzity se navíc nacházejí stavby, které slouží jako učebny, posluchárny, laboratoře a dále i budovy pro ubytování studentů. Všechny tyto budovy jsou dle § 30 odst. 3 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví chráněné před imisemi hluku přesahujícími maximální hygienické limity.

Posudek tedy podhodnocuje skutečnost, že na dotčeném území se nachází Univerzita s více než 23 tisíci studenty, téměř 2,5 tisíci ubytovanými studenty na kolejích a dalšími zaměstnanci. V rámci Posudku jsou připomínky k této problematice zpracovatelem bagatelizovány a nejsou dostatečně vypořádány.

## 2. Vliv stavby paralelní dráhy na výstavbu a další rozvoj Univerzity

Podle § 20 odst. 1 zákona č. 111/1998 Sb. je Univerzita povinna majetek užívat k plnění úkolů ve vzdělávací a výzkumné, vývojové a inovační činnosti. Výstavba paralelní dráhy a

související zřízení ochranného hlukového pásma by značně zkomplikovala další výstavbu a rozvoj areálu. Univerzita je přesvědčena, že povinnosti vyplývající ze zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách, by nemohla v celém rozsahu dostát, pokud by došlo k realizaci paralelní dráhy, právě z důvodu nadlimitní hlukové zátěže způsobené leteckým provozem na paralelní dráze, a neumožněním jakékoli další výstavby školských zařízení zřízením ochranného hlukového pásma. Tato připomínka v Posudku byla uvedena na straně 287 pod č. 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“) a měla být vypořádána v rámci typických připomínek č. 2 a 13. Vypořádání typické připomínky č. 2 se však pouze omezuje na způsob vymezení ochranného hlukového pásma případně na jeho další rozšíření. Vypořádání typické připomínky č. 13 naopak pouze řeší hodnotu nemovitostí.

Nadlimitní hluková zátěž by navíc mohla mít dopad na rozvoj Univerzity a na možné snížení počtu studentů a návštěvníků Univerzity z důvodu snížení kvality životního prostředí v rámci areálu univerzity, což by mohlo mít zásadní vliv na plnění funkcí Univerzity v souladu se zákonem č. 111/1998 Sb., o vysokých školách.

Připomínka ohledně stavební uzávěry tedy nebyla v rámci Posudku vypořádána dostatečným způsobem. Posudek navíc neřeší vliv hluku na snížení kvality životního prostředí v rámci areálu Univerzity, kdy více než 25 tisíc osob se pohybuje nejen v budovách, které sice mohou být stavebně upraveny proti hluku, ale i v exteriérech, kde rovněž probíhá výuka, a které nelze před hlukem nijak ochránit.

Závěrem Univerzita uvádí, že výstavbu nové paralelní dráhy nelze považovat za nadřazený veřejný zájem oproti veřejnému zájmu, který lze spatřovat ve výkonu edukativních a výzkumných aktivit České zemědělské univerzity v Praze, ale i dalších institucí na zasaženém území, jakož i životního prostředí obyvatel dotčeného území.

Správní úřad, tedy Ministerstvo životního prostředí, je povinen postupovat v souladu s § 50 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., kdy je povinen zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu, a dále dle § 2 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb. je povinen dbát na to, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu. Věříme, že ministerstvo bude postupovat v souladu se správním řádem.

### **Vypořádání:**

K vlivu na studenty je možno konstatovat, že vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika). Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů..

Specifické posouzení zdravotních rizik se opírá o odst. 3) zákona č. 258/2000Sb. a je prováděno dle mezinárodních metodik doporučených WHO. Dle těchto metodik se posuzují rizika při celoživotní expozici, což studenti ČZU nesplňují.

Na území OHP musí být plněny příslušné hlukové limity a plněn režim dle zák. č. 258/2000 Sb. Vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, bylo v rámci dokumentace a posudku EIA provedeno jednoznačně, s tím, že za předpokladu respektování

Příloha č. 1 ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně

navržených opatření a podmínek záměr splňuje platné hygienické limity (tím je dodržena celospolečensky stanovená přijatelná míra rizika). Navržené podmínky pak byly dále zpřísněny zejména ve vztahu k nočnímu provozu v rámci stanoviska EIA, a to poměrně významně nad rámec hygienických limitů.

Legislativa ani provedené posouzení vlivů na ŽP nesignalizuje vlivy, které by vyžadovaly vyhlášení stavební uzávěry.

Veřejný zájem do posouzení vlivů na ŽP nijak nevstupoval.