

## **Závěry zjišťovacího řízení**

Záměr „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ byl podroben zjišťovacímu řízení podle §7 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů. Na základě oznámení, písemných vyjádření dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávných celků a veřejnosti vydal příslušný úřad následující závěr zjišťovacího řízení:

*Záměr „**Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně**“ naplňuje dikci bodu 9.2. kategorie I, přílohy č. 1 k citovanému zákonu. Proto bylo dle §7 citovaného zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda může předložené oznámení s náležitostmi dle přílohy č.4 k zákonu nahradit dokumentaci, případně upřesnění informací, které je vhodné uvést do dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.*

*Na základě provedeného zjišťovacího řízení dospěl příslušný úřad k závěru, e dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí dle přílohy č.4 k citovanému zákonu je nutné zpracovat především s důrazem na následující oblasti:*

- *problematiku hlukového zatížení*
- *problematiku imisního zatížení*
- *problematiku ochrany vod*
- *a dále na zohlednění a vypořádání všech relevantních požadavků na doplnění*

V následujícím přehledu je uvedena stručná reakce zpracovatelského týmu dokumentace na obdržená vyjádření s tím, že kopie těchto vyjádření jakož i závěr zjišťovacího řízení je v této příloze uveden za následujícím vypořádáním zpracovatelského týmu dokumentace.

**1) Hlavní město Praha**  
**Usnesení Rady HMP č. 1540**  
**č.j.: MHMP-203776/2005 ze dne 25.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Z hlediska dopadů hlukové zátěže na hl. město v souvislosti se závaznou částí územního plánu je nezbytně nutné prověřit jejich dopad na rozvojové plochy především v katastru Nebušice. Z akustického hlediska je konstatováno, že nárůstem letecké dopravy dojde k rozšíření území dotčeného leteckým hlukem a zvýšení počtu exponovaných obyvatel. Z důvodu maximálního omezení negativního vlivu doporučujeme posoudit nejvíce zasažené lokality (Nebušice, Na Padesátníku atd...) i z hlediska územního plánu (plánované obytné lokality na západní straně Nebušic) a stávající objekty, u kterých dojde k překročení hlukových limitů, ochránit základními stavebními úpravami neprůzvučnosti (zejména výměnou oken za okna s vyšší neprůzvučností). Dále upozorňujeme, že se změnou dráhového uspořádání bude třeba nově vyhlásit i ochranná hluková pásma okolo letiště.

Stanovisko:

Součástí předkládané dokumentace je jako samostatná příloha 13 „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“. Z rozsahu izofon prezentovaných v mapových podkladech této studie je patrný i dopad na výše uvedená území v Nebušicích. Procesem EIA nelze posuzovat nejvíce zasažené lokality z hlediska územního plánu – z dokumentace je však patrné, že nejproblematictější území zejména v lokalitě Na Padesátníku a území Nad Jenečkem a Na Samotě v Hostivici jsou doporučena řešit individuálně s vlastníky, s preferencí změny užívání objektů a umožnění nového relevantního bydlení. Teprve jako další krok je doporučeno řešit objekty základními stavebními úpravami, tj. zvýšením neprůzvučnosti obvodových fasád schráněných objektů.

Současně platné ochranné hlukové pásmo letiště Praha Ruzyně (OHP) vychází z „*Návrhu ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně pro výhledový letecký provoz (2. verze návrhu). Zpráva TECHSON č. T/Z-93/97, červen 1997*“, který byl po několika předcházejících verzích v roce 1997 dopracován a připraven k podání stavebnímu úřadu k vyhlášení územním rozhodnutím. Tehdy ještě nebyla legislativní povinnost provozovatele letiště navrhnout tam, kde jsou nebo kde by mohly být překročeny hlukové limity leteckého hluku, ochranné hlukové pásmo. V Evropě se však tento nástroj územního plánování již používal. Jednání nebyla zpočátku úspěšná, proto byly vypracovány dva samostatné návrhy OHP [*Návrh ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně. Vymezení pro území hl.m. Prahy. TECHSON, Zpráva T/Z-117/98, březen 1998 + Návrh ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně. Vymezení pro území okresů Praha-západ a Kladno. Zpráva TECHSON, T/Z-143/00, březen 2000*]. Ochranné hlukové pásmo letiště Praha Ruzyně bylo na území hl.m. Prahy vyhlášeno k 3.7.1998 územním rozhodnutím OÚR Magistrátu hl. m. Prahy čj. 127080/98.

Kompetencí k územnímu řízení ve věci vyhlášení OHP, ležícího na území dvou okresů Středočeského kraje (Praha-západ, Kladno), byl v říjnu 2000 zmocněn Stavební úřad v Hostivici. Vzhledem k dodatečně zjištěnému nesouladu mezi *Návrhem ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně. Vymezení pro území okresů Praha-západ a Kladno. Zpráva TECHSON, T/Z-143/00, březen 2000* a schválenými územními plány některých dotčených obcí, rozhodl Stavební úřad

v Hostivici, že návrhy na vyhlášení OHP LKPR je třeba předkládat postupně po jednotlivých obcích po dosažení souladu návrhu OHP LKPR s územními plány těchto obcí.

V letech 2001 až 2003 byly zpracovány a Stavebnímu úřadu v Hostivici předkládány návrhy na zřízení OHP pro obce ležící na území okresu Praha-západ a Kladno. Proces vyhlášení OHP byl dokončen počátkem roku 2004 v k.ú. obce Horoměřice.

V období let 2000 až 2006 došlo k několika úpravám legislativy na ochranu zdraví před nepříznivými účinky hluku, kterými se změnily povinné akustické deskriptory pro vyjádření hluku z leteckého provozu a hlukové limity. Dopady těchto změn na již vyhlášené a k vyhlášení připravené OHP LKPR byly vždy podrobně ověřeny [viz odkazy na studie č. 48, 49, 40 ve Studii hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/07] a až na poslední legislativní úpravu [Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Sbírka zákonů, částka 51, 2006] nebyly shledány podstatné dopady na rozsah OHP LKPR. Měnily se však podmínky pro využití území ovlivněného hlukem z leteckého provozu.

Počátkem roku 2006 bylo přijato nové nařízení vlády [č.146/2006 Sb.], kterým se s účinností od 01.06.2006 zavádí nižší hygienické limity pro hluk z leteckého provozu, vztahené k charakteristickému letovému dni, který je definován v Metodickém návodu k měření a hodnocení hluku z leteckého provozu, vydaném Hlavním hygienikem ČR. První numerické odhady dopadů této změny limitu na dodržení podmínek OHP, vycházející z výsledků měření hluku z leteckého provozu, potvrdily, že podmínky OHP LKPR jsou se vši pravděpodobností splněny i po úpravě hygienického limitu. Tento předběžný odhad potvrdila zpráva [Ověření podmínek ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně (po novele legislativy v roce 2006). Zpráva TECHSON č. T/Z – 207/07, únor 2007], s těmito závěry:

- Ø kritickou situaci z hlediska rizika překročení hygienického limitu hluku v území vně ochranného hlukového pásma představuje provoz v noční době
- Ø kritickými lokalitami z hlediska rizika překročení hygienického limitu hluku jsou západní a východní okraj ochranného hlukového pásma letiště PRAHA RUZYNE a obec Pavlov
- Ø severní a jižní část ochranného hlukového pásma je vymezena s dostatečnou územní rezervou, riziko překročení hlukového limitu zde nehrozí
- Ø snížení limitu hluku omezuje možnost zvyšování leteckého provozu LKPR v noční době
- Ø snížením hygienického limitu hluku se snížily dosud udržované rezervy na dodržení hygienického limitu hluku vně ochranného hlukového pásma.

Záměr vybudovat paralelní RWY 06R/24L vnáší významné změny do uspořádání letového provozu a s tím souvisí i změny v hlukové zátěži okolí letiště PRAHA RUZYNE. Další významnou změnou je novela legislativy na ochranu před hlukem z roku 2006 a v neposlední řadě je nutné přihlížet i k očekávanému nárůstu výkonů letiště PRAHA RUZYNE v příštím desetiletí. Stávající ochranné hlukové pásmo LKPR bude tudíž vyžadovat poměrně rozsáhlé úpravy.

Podnětem ke zpracování návrhu nového ochranného hlukového pásma relativně dlouhou dobu před zahájením provozu na nové paralelní RWY 06R/24L je požadavek doplnit soubor podkladů k územnímu řízení o návrh OHP LKPR, jak to požaduje novela stavebního zákona. Kromě toho, ze zkušeností s vyhlásováním současně platného ochranného hlukového pásma je patrné, že proces územního řízení k ochrannému pásmu může být poměrně zdlouhavý.

Návrh nového ochranného hlukového pásma letiště PRAHA RUZYNĚ pro dráhový systém s paralelní dráhou je vypracován v samostatné příloze 14 předkládané dokumentace. Podkladem návrhu je hluková situace k roku 2020 podle požadavku obou krajských hygienických stanic, z důvodu minimálně desetileté platnosti nově vyhlášeného OHP. Nezbytné je však upozornit, že se jedná na úrovni procesu EIA o první (pracovní) podklad k jednání o vedení nové hranice OHP a o režimových opatřeních v pásmu, která mají za cíl dosáhnout shodu mezi všemi subjekty zúčastněnými v územním řízení.

#### Podstata vyjádření:

Z hlediska ochrany ovzduší je konstatováno, že předmětem vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů předkládaného záměru je v předloženém oznámení posouzení příspěvků k imisní zátěži souvisejících s uvažovaným procesem Paralelní dráhy RWY 06/24L. Letiště Praha – Ruzyně.

Pro vyhodnocení emisí z leteckého provozu bylo stanoveno průměrné emisní zatížení jednotlivých fází pohybu letadla na ploše letiště Praha – Ruzyně pro rok 2003. Podle četnosti zastoupení kategorií jednotlivých letadel byly vypočteny vážené hodnoty jako průměrné emisní faktory stávajícího leteckého parku. Udaje o četnosti nejsou ve zprávě uvedeny. Vzhledem k poměrně velkému počtu možných kombinací řešených variant navazující dopravní obsluhy letiště jsou ve vyhodnocení velikosti a významnosti vlivu vyhodnocovány vždy nejhorší varianty z hlediska vývoje komunikačního systému, tedy varianty bez rychlodráhy (respektive jiné alternativní dopravy).

Na základě provedeného vyhodnocení vývoje příspěvků k imisní zátěži lze vyslovit závěr, že nárůst počtu odbavených cestujících z roku 2010 bude znamenat určitý nárůst příspěvků k imisní zátěži v zájmovém území. Tento nárůst imisní zátěže lze očekávat bez ohledu na realizaci stavby paralelní dráhy a při předpokládaném počtu odbavených cestujících v roce 2010 nastane i v případě, že záměr nebude realizován.

Nejhorší možná varianta dopravní obsluhy letiště je nerealizace alternativní dopravy na letiště (ta by měla zajistit denní dopravu obsluhy letiště až 20 000 cestujících). Pokud by do roku 2010 nebyla realizována tato doprava napojením letiště na trať ČD Praha – Kladno, potom má ČSL s.p., zajištěno alternativní řešení, spočívající ve zkrácení intervalů stávajícího autobusového spoje do prostoru stanice metra Zličín. Tato varianta nebyla ve výpočtu sledována. Jednou z podmínek stanovených MŽP pro další rozvoj letiště v rámci procesu posuzování na výstavbu Terminálu SEVER je, že v roce 2010 bude nějaký způsob alternativní dopravy realizován.

V předloženém oznámení postrádáme posouzení kvality ovzduší související se stáčením, se skladováním a manipulacemi pohonných hmot.

Dále jsme v posuzovaném materiálu nenalezli posouzení vlivu zvýšeného provozu letadel, automobilů a logistických dopravních prostředků na samotnou kvalitu ovzduší v bezprostřední blízkosti současných vstupů do odbavovacích hal a dnešního příjezdového parkoviště.

Konstatujeme, že stání pro motorové zkoušky letadel je spíše popsáno z hlediska hluku, ale nezahrnuje dopady na kvalitu ovzduší, zejména pokud by se to týkalo nepříznivých rozptylových povětrnostních podmínek při zkouškách motorů spalujících v nevhodných režimech uhlovodíková paliva.

Vliv výstavby přistávací dráhy, zejména pokládka živičných ploch, není zahrnut do posouzení vlivu na kvalitu ovzduší.

Z předloženého oznámení vyplývá, že měření současné kvality ovzduší byla provedena v srpnu. Dopad zvýšeného provozu by bylo vhodnější sledovat spíše v období, která jsou méně příznivá pro rozptyl emisí – v prosinci, lednu, atd...

#### Stanovisko:

Podle četnosti zastoupení kategorií jednotlivých letadel byly vypočteny vážené hodnoty jako průměrné emisní faktory stávajícího i výhledového letadlového parku. Tyto údaje jak v oznámení, tak v dokumentaci jsou patrné ze studie „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“, kde je uvedena skladba, typy a procentické zastoupení jednotlivých typů letadel.

Alternativní řešení dopravy spočívající ve zkrácení intervalů stávajícího autobusového spoje do prostoru stanice metra Zličín bylo a je v rozptylové studii zhodnoceno a vyplývá z vývoje počtu autobusů MHD dle podkladů ÚDI v porovnání stávajícího a výhledového stavu (tento podklad je samostatnou přílohou 6 předkládaného oznámení).

Posouzení kvality ovzduší související se stáčením, se skladováním a manipulacemi pohonných hmot bylo v rámci rozptylové studie v oznámení posouzeno a je tomu tak i v rámci rozptylové studie v předkládané dokumentaci.

Celkový počet motorových zkoušek se nyní pohybuje okolo 1500 za rok, z toho asi 55 % připadá na proudové dopravní letouny. Většinou se jedná o běhy na volnoběžný režim (asi 70 %) nebo s krátkým během na cestovní režim motoru (okolo 15 %). Ve zbytku (asi 15 %) jsou motory vyvedeny krátkodobě na vzletový režim. Tento aspekt byl zohledněn v délce jednotlivých fází chodu motoru letadel v bilancích plošného zdroje.

Měření současné kvality ovzduší byla provedena v srpnu, a to právě z důvodů, aby bylo možné především posoudit vliv leteckého provozu. Měření v zimních měsících pro vyhodnocení reálného příspěvku letecké dopravy na imisní zátěži je nevhodné nejen z důvodů relativně nižší dopravy v zimních měsících (viz obr. 11 ve „Studii hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“), ale i z důvodů vyššího imisního pozadí způsobeného individuálními zdroji vytápění.

#### Podstata vyjádření:

Z hlediska ochrany přírody a krajiny je navržené rozšíření a dobudování Letiště Ruzyně je z hlediska ochrany přírody a krajiny v zásadě přípustné, týká se především území vlastního letiště a navazujících ploch, takže přímo nezasahuje do žádných chráněných území přírody ani stávajících či navržených prvků územního systému ekologické stability (ÚSES) vymezených platným ÚPn. Pouze případná zhoršená kvalita vypouštěných vod by mohla ovlivnit interakčním prvkem ÚSES vázaný na Kopaninský potok – toto nebezpečí je eliminováno čištěním kontaminovaných vod z letiště. Kapacita retenční nádrže (suchého poldru) na potoce je dle výpočtů dostatečná pro zachycení a zdržení potenciálních přívalových dešťů. Vzhledem k umístění charakteru stavebních aktivit se nedá předpokládat ani narušení dochovaného krajinného rázu.

Největším negativem tedy bude zásah do stávající vegetace, z kvalitnějších vzrostlých dřevin se může týkat zvláště lípy v mapové ploše C a většího počtu dřevin

(ořešáky, jírovce, lípy) v ploše A. Přestože se u většiny jedinců nejedná o dlouhověké dřeviny, doporučujeme z nich zachovat maximálně možný počet.

Realizaci náhradních výsadeb v rámci celkových sadových úprav považujeme za obligátní součást celého projektu. V této souvislosti dáváme ke zvážení možnost ke zlepšení situace v okolí Kopaninského potoka.

Z předloženého oznámení není zcela jasné, zda byl prováděn zoologický průzkum i v povodí Kopaninského potoka nebo jen kolem Unětického potoka. K botanickým průzkumům není připomínek.

#### Stanovisko:

Rozsah kácení je dán charakterem záměru a provozními požadavky na bezpečnost provozu. Z tohoto pohledu je také v dokumentaci hodnocena velikost tohoto vlivu. Doporučení na náhradní výsadbu v okolí Kopaninského potoka není v rozporu s příslušným doporučením zpracovatelům aby v rámci další projektové přípravy vstoupil oznamovatel do jednání s MČ Praha 6 za účelem stanovení ploch kompenzační výsadby v rozsahu kácených prvků dřevin rostoucích mimo les. Zoologický průzkum byl prováděn v oznámení v povodí Kopaninského i Unětického potoka s tím, že bylo již v oznámení uvedeno, že rozšíření ČKV+ČOV JIH (kam budou odváděny srážkové vody z paralelní RWY 06R/24L, bude podrobeno samostatnému procesu EIA. V rámci tohoto procesu byl proveden podrobnější botanický a zoologický průzkum. Proces posuzování záměru „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění byl již ukončen vydáním závěrů zjišťovacího řízení pod zn.: S-MHMP-062663/2007/OOP/VI/EIA/325-2/Žá. Závěr zjišťovacího řízení na „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ je doložen v příloze 9 předkládané dokumentace.

#### Podstata vyjádření:

Z geologického hlediska je konstatováno, že předložené oznámení je zpracováno v dostatečném rozsahu a lze ho akceptovat. V textové části jsou popsány geologické a hydrogeologické poměry předmětné lokality. Z hlediska surovinových zdrojů nejsou v zájmovém území ložiska nerostných surovin. Stanovení radonového indexu bylo provedeno podle archivních podkladů. V další fázi projektové přípravy je třeba pro projektované stavby tunelů provést podrobný inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum (ne pouze hydrogeologický, jak se zmiňuje zpracovatel předloženého oznámení v kap. D.1.6.).

#### Stanovisko:

Požadavek na podrobný inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum je zapracován do požadavků další projektové přípravy záměru.

#### Podstata vyjádření:

Z hlediska hospodaření s odpady je konstatováno, že není uvedeno množství odpadů z demolic stávajících vzletových a pojezdových drah a dalších komunikací, jejich celková výměra 206 900 m<sup>2</sup> je vyjádřena v kapitole „Doprovodné stavby“. Při demolici těchto ploch a při zemních pracích je třeba neustále kontrolovat možnou kontaminaci nebezpečnými látkami. Materiál z demolic doporučujeme recyklovat, čímž se sníží množství ukládané na skládky.

#### Stanovisko:

Specifikace objemu odpadů z demolic lze v době vypracování dokumentace EIA lze pouze odhadnout na objem cca 310 000 m<sup>3</sup>. Doporučení pro nakládání s odpady

v etapě výstavby (včetně požadavku na recyklaci a kontrolu), jsou specifikována v příslušné části předkládané dokumentace.

#### Podstata vyjádření:

Z dopravního hlediska je uvedeno, že navrhovaná nová vzletová a přistávací dráha významně zvýší kapacitu letiště Praha – Ruzyně a umožní další rozvoj leteckého provozu. Důsledkem této skutečnosti bude značný nárůst dopravy v území. Na komunikační síti se tato skutečnost nepříznivě projeví zvýšením denních intenzit individuální automobilové dopravy. Rizika nežádoucího nárůstu IAD na komunikační síti v urbanizovaném území hl.m. Prahy a jeho negativním důsledků vlivem dalšího nárůstu leteckého provozu je třeba minimalizovat. Předpokládanému rozvoji letiště Praha – Ruzyně by proto měla předcházet výstavba severozápadní i jižní části Pražského okruhu. Je rovněž potřebné, aby byla urychlena výstavba kvalitního rychlého kolejového spojení letiště s centrem hlavního města.

Pokud by nedošlo k realizaci severozápadní části Pražského (silničního) okruhu a naplnil by se v oznámení uvedený rozvoj letiště Praha – Ruzyně, důsledkem takového vývoje by bylo značné přetížení stávající komunikační sítě v přílehlém sektoru hl. m. – především v ulici Evropské, což by vyvolalo výrazné kongesce dopravy v dopravních špičkách zejména v oblast Dejvic.

Předpokládáme, že s rozšířeným provozem vzroste v okolí letiště logistika spojená jak s jeho provozem, tak i s nákladní dopravou a skladováním v blízkých logistických centrech. Tuto skutečnost materiál nezahrnuje.

Žádáme prověřit možnosti vedoucí ke snížení dopadu na kvalitu ovzduší, která souvisí s provozem řady logistických dopravních prostředků provozovaných na kapalná paliva. Negativní dopady by bylo v budoucnu možné ovlivnit převodem řady těchto prostředků na zemní plyn.

#### Stanovisko:

Otázku dopravního řešení z hlediska časových termínů budování jednotlivých částí Pražského okruhu není ovlivnitelná předkládanou dokumentací, obdobně jako dořešení alternativního napojení letiště (kolejová doprava nebo metro). Proto je tento aspekt možné posoudit pouze rozsahem variant vyplývajících z materiálu „Dopravní prognóza 2005 letiště Praha – Ruzyně, Aktualizace k roku 2013“ (ÚDI, 2006, příloha 6 předkládané dokumentace) tak, jak je řešen v hlukové studii z pozemní dopravy a v rozptylové studii.

Tak, jako tomu bylo ve studii ÚDI prezentované v oznámení, tak i ve studii ÚDI uvedené v předkládané dokumentaci je v tomto materiálu uvedeno, že „*hlavním podkladem pro zpracování byly výsledky Komplexního dopravního průzkumu v okolí areálu letiště Praha - Ruzyně, údaje o očekávaném vývoji počtu leteckých cestujících, objemu přepravovaných nákladů a očekávaném celkovém počtu zaměstnanců firem sídlících v areálu letiště. Dále byly použity údaje z dalších průzkumů zajišťovaných ÚDI, statistických údajů Letiště Praha, s.p. (dříve ČSL s.p.), údajů ve Výhledové studii letiště Praha Ruzyně (Nikodem a partner, spol. s r.o., prosinec 2003). Kromě předpokládaného rozvoje letiště byly při výpočtech zohledněny i další rozvojové záměry v blízkém okolí letiště*“,

Je tudíž patrné, že v dopravě je zohledněn kromě letiště i rozvoj v širším zájmovém území.

Je-li logistickými dopravními prostředky uvažován pohyb obslužných mechanismů v areálu letiště (protože požadavek na převod řady těchto prostředků na zemní plyn

mimo areál letiště v zásadě není možný), potom je nutné konstatovat, že pohyb logistických dopravních prostředků v areálu letiště na zemní plyn není z bezpečnostních důvodů možný.

#### Podstata vyjádření:

Je upozorněno, že v předloženém oznámení uvedený rozvoj letecké dopravy do r. 2010 je vyšší než-li předpokládal pro tento časový horizont platný ÚPn hl.m. Prahy, oproti ÚPn je vyšší i zatížení komunikační sítě vypočtené ÚDI pro tento časový horizont.

K technickému řešení stavby se nelze komplexně vyjádřit. Je proto upozorněno na nutnou průběžnou koordinaci stavby s dalšími plánovanými stavbami ve spádovém území letiště Praha – Ruzyně – zejména s nyní připravovanými stavbami Pražského (silničního) okruhu – úsek č. 518 Ruzyně – Suchdol a úsek č. 519 Suchdol – Březiněves, stavbou rychlostní silnice R6 a s návrhy kolejového spojení letiště s centrem hl. města.

#### Stanovisko:

K uvedenému problému obecně oznamovatel sdělil (toto sdělení je doloženo v Příloze 2), že predikce vývoje počtu cestujících je aktuálně upravována v souladu se skutečnými počty leteckých cestujících po jednotlivých rocích. Tím může dojít k úpravám očekávaného vývoje a odchylkám v odhadu.

Dle názoru zpracovatelů dokumentace je z kapitoly B.I.6. již z oznámení patrné, že projektant dokumentace pro územní řízení na úrovni dostupných podkladů předkládá záměr koordinovaný s výše uvedenými stavbami.

#### Podstata vyjádření:

Z hlediska odkanalizování a vodních toků je konstatováno, že během výstavby budou odpadní splaškové vody (předpokládané množství 2 880 m<sup>3</sup>) odváděny do stávající letištní kanalizace a likvidovány na ČOV-ČKV JIH. Dešťové vody budou zneškodňovány stávajícím způsobem: zasakováním do okolního terénu z nezpevněných ploch a odváděním na výše uvedenou čistírnu ze zpevněných ploch.

Provozem záměru bude produkce odpadních splaškových vod ovlivněna minimálně a to pouze provozem nového provozně-sociálního objektu s ročním odtokovým množstvím splaškových vod cca 600m<sup>3</sup>. Zvyšování množství odpadních splaškových vod na letišti bude i nadále prioritně ovlivňováno nárůstem přepravovaných cestujících (výrazněji v severní části letiště, v jižní zejména vlivem výhledových staveb administrativně provozních a komerčních areálů). Kapacity stávajících čistíren ČOV-ČKV Sever (po rozšíření v roce 2004) a ČOV-ČKV Jih (kapacita splaškové části v současné době 840 m<sup>3</sup>/den; připravuje se její modernizace a rozšíření jako samostatné stavby pro rok 2006 a 2008 – pro pokrytí výhledových potřeb letiště v roce 2020) jsou pro potřeby likvidace odpadních splaškových vod po realizaci záměru vyhovující. Pro zneškodňování dešťových vod musí být zajištěna realizace podmiňující stavby, tj. výše uvedená modernizace a rozšíření stávající ČOV-ČKV Jih, se kterou nutno posuzovaný záměr technicky a především časově koordinovat. Jedná se zejména o zvětšení objemu retenčního prostoru pro zachycování dešťových vod a provedení nezbytných úprav na vodních tocích.

Letiště se nachází v horní části povodí Kopaninského a Únětického potoka. Z předložené dokumentace je patrné, že při realizaci všech opatření souvisejících s kvantitativní a kvalitativní problematikou vznikajících odpadních vod včetně vod dešťových v prostoru letiště, nebude výstavba dráhy ovlivňovat výrazněji odtokové



poměry v zájmovém území. Rovněž lze vyslovit názor, že kvalitativní ovlivnění jakosti povrchových vod nebude významně při respektování požadavků vodoprávních úřadů a orgánů ochrany prostředí ve vztahu k předpokládanému rozšíření a modernizaci ČOV-ČKV Jih.

Stanovisko:

Jak již bylo uvedeno, proces posuzování záměru „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění byl již ukončen vydáním závěrů zjišťovacího řízení pod zn.: S-MHMP-062663/2007/OOP/VI/EIA/325-2/Žá. Závěr zjišťovacího řízení na „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ je doložen v příloze 9 předkládané dokumentace. Modernizace splaškové části probíhá.

Podstata vyjádření:

Z hlediska zásobování zemním plynem pouze upozorňujeme na nutnost vzájemně koordinace stavby RWY 06R 241 a přeložek VTL plynovodů DN 300 a DN 500 vyvolaných stavbou křižovatky MÚK Ruzyně.

Stanovisko:

Uvedené doporučení je zohledněno v doporučeních pro další projektovou přípravu záměru.

Podstata vyjádření:

Z celkového pohledu na hodnocení vlivů na životní prostředí je doporučeno, aby při výběrovém řízení na dodavatele stavby bylo stanoveno jako jedno ze srovnávacích měřítek specifikování garancí na minimalizaci negativních vlivů stavby na životní prostředí, spojených s pokládkou živichných směsí, resp. umístěním obalovny, výrobou betonových směsí atd. Dále je považováno za nezbytné, aby byly do kritérií výběrových řízení zahrnuty podmínky pro výběr používání nejnovějších technologií, spojených s budoucím provozem letiště, které ovlivňují dopady na životní prostředí v minimální míře.

Stanovisko:

Uvedené doporučení pro etapu výstavby není v rozporu s doporučeními v předkládané dokumentaci. Požadovaná kritéria pro výběr používání nejnovějších technologií spojených s budoucím provozem letiště je zahrnuta do doporučení předkládané dokumentace.

## **2) Středočeský kraj,**

**Ing. Vilém Zák, náměstek hejtmána**

**č.j.: 428/2005/NVZ ze dne 21.9. 2005**

Podstata vyjádření:

Středočeský kraj doporučuje k záměru Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně v k.ú. Ruzyně, Liboc, Přední Kopanina, Nebušice, Hostivice a Litovice, zaměřit se při zpracování dokumentace především na nejvhodnější opatření k eliminaci vlivu hluku a emisí z letecké dopravy na obyvatele dotčených území.

Stanovisko:

Otázka minimalizace vlivů hluku z leteckého provozu je řešena v předkládané dokumentaci zpracováním optimalizovaných odletových a příletových postupů do „Studie hluku pro současný a výhledový provoz na letišti Praha – Ruzyně s paralelní dráhou“ a provozovatelem letiště garantovanými opatřeními ke snížení hluku – viz. Příloha 2 a Příloha 13. Provozovatel letiště Praha – Ruzyně má zpracovaný „Projekt

komplexního řešení hluku z leteckého provozu“, který definuje jednotlivá protihluková opatření v části provozní, ekonomické a technické, zveřejněné na webových stránkách [www.prg.aero](http://www.prg.aero), v sekci Letiště Praha / Životní prostředí /Hluková zátěž letiště Praha a její řešení. Opatření nejsou konečná a vyvíjejí se v souvislosti se zvyšujícím se provozem. Na území vyhlášeného ochranného hlukového pásma a po vyhlášení nového ochranného hlukového pásma pro dráhový systém s paralelní dráhou i na tomto území provádí a bude provádět provozovatel letiště protihluková opatření u rodinných domů, bytových domů, staveb pro školní a předškolní výchovu, staveb pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobných staveb, spočívající prvotně ve výměně starších oken za okna, splňující stanovená kritéria hlukové neprůzvučnosti.

Z hlediska akustické zátěže, a to jak vyvolané souvisejícími liniovými a pozemními zdroji hluku, lze posoudit pro vybraná území synergické vlivy hluku z uvažovaných zdrojů a navrhnout předběžný rozsah ochranného hlukového pásma a omezující opatření pro provoz. To tento materiál činí. Uvedené aspekty jsou dle názoru zpracovatelského týmu dokumentace obsahem její náplně. Konkrétní návrhy opatření je již věcí a náplní činnosti Letiště Praha s.p. Obdobně lze konstatovat, že za situace, kdy odbavovací kapacita terminálů umožní odbavit predikovaný počet cestujících vyplývá, že příspěvky k imisní zátěži související s provozem letiště se v zásadě projevují v areálu letiště na obdobných koncentracích, rozložení vyvolané dopravy související s letištem dle jednotlivých příjezdů k letišti v porovnání se stávajícími komunikacemi není imisně významné v porovnání s celkovou dopravou na stávajících nebo plánovaných komunikačních systémech dle jednotlivých variant zpracovaných ÚDI.

**3) Městská část Praha 5, JUDr. Milan Jančík,  
starosta městské části,  
č.j.: ODŽ/93873-05/5554-05/křikv ze dne: 17.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Městská část Praha 5 nemá k předloženému záměru připomínek.

**4) Městská část Praha 5  
úřad městské části  
odbor dopravy a ochrany životního prostředí  
č.j.: ODŽ/93873-05/5554-05/křikv ze dne: 17.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Z hlediska odboru dopravy a ochrany životního prostředí není k záměru podstatnějších připomínek. Je konstatováno, že EIA se MČ Praha 5 dotýká pouze z hlediska zvýšení hlukové zátěže. Území vystavené hluku z přeletů letadel je velmi rozsáhlé, proto je výběr dotčených obcí selektivní co do míry hluku z výhledového leteckého provozu. Území MČ Praha 5 patří do kategorie B jako obce, která je vystavená hluku z opakovaných přeletů letadel. Do tohoto pásma (šíře 3 km, délka 18 km od středu letiště, hl. hluku 50-55 dB) patří 3 666 domů, v nichž bydlí 44 666 obyvatel v katastrálních územích Hlubočepy, Jinonice, Košíře, Motol a Radlice.

**5) Městská část Praha 6,  
Ing. Jan Holický, radní  
č.j.: HOL 125/05/iva ze dne 06.10.2005**

Podstata vyjádření:

Je uvedeno, že z hlediska souladu s územně plánovací dokumentací je areál letiště Praha – Ruzyně stabilizován v monofunkční ploše dopravní a vojenská letiště, umístění posuzované RWY 06R/24L je však zde stabilizováno do výhledu po roce 2010. Tento stav řeší změna územního plánu č. 939 v rámci 5. vlny změn ÚPn hl.m. Prahy, a to Realizace letové dráhy RWY 06R/24L před rok 2010 (v koordinaci se stavbou Silničního okruhu a trasováním rychlodráhy) a vyhlášení veřejně prospěšné stavby. Návrh v současné době prochází procesem pořizování s nesouhlasnými stanovisky některých účastníků.

Stanovisko:

Jedná se o konstatování, které je významné pro oznamovatele z hlediska naplnění dikce zákona, tedy doložení Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace. Toto vyjádření je doloženo v příloze 1 předkládané dokumentace.

Podstata vyjádření:

Městská část Praha 6 svým Usnesením RMČ P6 č. 2796/05 ze dne 21.9. 2005 požadovala projednání „Výhledové studie letiště Praha – Ruzyně“ (ČSL, Nikodém a partner s.r.o. 12/2003) ve smyslu zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění, ve smyslu povýšení této studie na územně plánovací podklad Projednávání klíčové části areálu letiště Praha – Ruzyně – paralelní RWY 06R/24L – musí vycházet z aktualizovaného strategického podkladu.

Stanovisko:

Jedná se o konstatování nad rámec předkládané projektové EIA, které je mimo rámec zpracovatelského týmu dokumentace a je problematikou územního plánování.

Podstata vyjádření:

V dokumentaci se předpokládá nových ochranných hlukových pásem v okolí letiště ve vazbě na změnu režimu provozování drah. Na základě zpřesněných vstupů požadujeme podrobně zpracovat návrh nových ochranných hlukových pásem v rozsahu a podrobnosti následného správního řízení, které bude součástí dopracované dokumentace a zároveň navrhnout i systém kompenzací vůči nově ekologicky zasaženému území. Doporučení zpracovatele „změnit využití území Padesátníku na plochu s nižší citlivostí vůči hluku než je u objektu pro trvalé bydlení“ bez návrhu kompenzačních řešení je neakceptovatelné.

Stanovisko:

Záměr vybudovat paralelní RWY 06R/24L vnáší významné změny do uspořádání letového provozu a s tím souvisí i změny v hlukové zátěži okolí letiště Praha Ruzyně. Další významnou změnou je novela legislativy na ochranu před hlukem z roku 2006 a v neposlední řadě je nutné přihlížet i k očekávanému nárůstu výkonů letiště Praha Ruzyně v příštím desetiletí. Stávající ochranné hlukové pásmo LKPR bude tudíž vyžadovat poměrně rozsáhlé úpravy.

Podnětem ke zpracování návrhu nového ochranného hlukového pásma relativně dlouhou dobu před zahájením provozu na nové paralelní RWY 06R/24L je požadavek doplnit soubor podkladů k územnímu řízení o návrh OHP LKPR, jak to požaduje novela stavebního zákona. Kromě toho, ze zkušenosti s vyhlášováním

současně platného ochranného hlukového pásma je patrné, že proces územního řízení k ochrannému pásmu může být poměrně zdlouhavý.

Návrh nového ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně pro dráhový systém s paralelní dráhou je vypracován v samostatné příloze 14 předkládané dokumentace. Podkladem návrhu je hluková situace k roku 2020 podle požadavku obou krajských hygienických stanic, z důvodu minimálně desetileté platnosti nově vyhlášeného OHP. Nezbytné je však upozornit, že se jedná na úrovni procesu EIA o první (pracovní) podklad k jednání o vedení nové hranice OHP a o režimových opatřeních v pásmu, která mají za cíl dosáhnout shodu mezi všemi subjekty zúčastněnými v územním řízení.

Území Padesátník je zahrnuto v návrhu nového OHP dráhového systému s paralelní dráhou, kde bydlení bude možné. Lokalita však bude oproti původnímu stavu významně ovlivněna hlukem z leteckého provozu

Zde je nutné mít na paměti, že deskriptor  $L_{dvn}$  zprůměruje „špičkovou“ akustickou energii ( $L_{Amax}$ ) do celodenního energetického průměru. V této letišti blízké lokalitě je třeba ještě zohlednit tu skutečnost, že nová dráha bude nejbližší této lokalitě a maximální hladiny zde budou vysoce překračovat 80 dB.

Oznamovatel si je vědom, že svým záměrem trvale zhorší životní podmínky obyvatel. Proto zahájil jednání s občanským sdružením, zastupujícím většinu vlastníků a navrhnul dvě možnosti řešení. Pokud budou chtít obyvatelé zůstat, budou jim provedena taková protihluková opatření rodinných domů, která v souladu s platnou legislativou zajistí alespoň uvnitř chráněného vnitřního prostoru staveb splnění hlukových limitů. To je standardní postup pro všechny chráněné objekty (rodinné domy, bytové domy, stavby pro školní a předškolní výchovu, stavby pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobné stavby), vycházející z platné legislativy. Nadstandardní postup spočívá v tom, že obyvatelé, kteří nebudou chtít v místě svého bydliště zůstat, dostanou možnost odejít a zajistit si adekvátní bydlení. Právní a finanční podmínky jsou v jednání. Oznamovatel se inspiroval způsoby řešení obdobných situací v okolí evropských letišť, která v současné době zahajují přípravu či již výstavbu další dráhy dráhového systému.

#### Podstata vyjádření:

Nárůst přepravních kapacit na letišti požadovaly obecní orgány řešit zejména návrhem kolejového prostředku hromadné dopravy spojujícího areál s centrem města. V současné době je rozhodnuto, že bude využita možnost prodloužení linky metra trasy A do předprostoru Terminálu Sever 2. V dokumentaci je doloženo, že návrh paralelní RWY 06R/24L je zkoordinován s variantou rychlodráhy včetně požadovaného rozsahu překrytí eventuelně bez rychlodráhy. Tyto varianty jsou však pro Městskou část Praha 6 nepřijatelné a požadujeme zpracovat do dokumentace trasu metra A. Úvaha o navážení pasažérů MHD BUS do Zličína na metro je nedůvěryhodná, je zde zjevný předpoklad zvýšené dopravní zátěže na komunikaci Evropská. Vzhledem k obtížím při následné realizaci hloubeného úseku trasy metra z Dlouhé míle k Terminálu Sever 2 požadujeme zařadit do stavby část tunelového řešení umožňujícího následnou bezkolizní realizaci liniové stavby metra.

#### Stanovisko:

Zpracovatelský tým dokumentace vypracoval posouzení velikosti a významnosti vlivu záměru souvisejícího s výstavbou paralelní RWY 06R/24L. Pro vypracování projektové dokumentace EIA na trasu metra A nemá zpracovatelský tým

dokumentace relevantní podklady. V této souvislosti lze považovat za nutné upozornit, že počet odbavených cestujících k řešenému cílovému roku bude odbaven bez ohledu na existenci či neexistenci RWY 06R/24L, jakož i bez ohledu na konečný stav komunikačního systému v zájmovém území. V tomto smyslu byly i dodány podklady ÚDI a v obdobném smyslu bylo provedeno i posouzení vlivu hluku z leteckého provozu včetně varianty neprovedením záměru.

Podstata vyjádření:

Realizace paralelní RWY 06R/24L vyžaduje předstihovou realizaci Pražského okruhu stavby 518 a 519 a to minimálně v rozsahu křižovatky MÚK Ruzyně a přeložení komunikace 19 Slánské do nové stopy. Realizace této části je podmiňující investicí k realizaci paralelní RWY 06R/24L. Požadujeme hlouběji zpracovaný harmonogram těchto vazeb včetně možných realizačních záruk a zároveň i vymezení úseku, které je nezbytné řešit v rámci této stavby a tuto část Pražského okruhu zařadit do této dokumentace.

Stanovisko:

Dle názoru zpracovatelského týmu dokumentace realizace paralelní RWY 06R/24L nevyžaduje předstihovou realizaci Pražského okruhu stavby 518 a 519 ani přeložení komunikace 19 Slánské do nové stopy. Realizace této části ani není podmiňující investicí k realizaci paralelní RWY 06R/24L. Jak již bylo uvedeno, počet odbavených cestujících k řešenému cílovému roku bude odbaven bez ohledu na existenci či neexistenci RWY 06R/24L, jakož i bez ohledu na konečný stav komunikačního systému v zájmovém území (protože letiště je schopno predikovaný počet cestujících odbavit, a to i na stávajícím dráhovém systému, avšak s většími nepříznivými vlivy z hlediska leteckého provozu především na akustickou situaci zájmového území).

Podstata vyjádření:

Za jednu z podmiňujících staveb je považována i rekonstrukce ČOV a ČKV JIH. Tato akce však bude předmětem samostatného řízení EIA a termín realizace je předpokládán na rok 2020. Je požadováno zajistit finální stav a pokrytí 100% požadavku nutné retence a likvidace odpadních vod včetně jejich event. průmětu do retencí Litovického, Únětického a Kopaninského potoka.

Stanovisko:

Proces posuzování záměru „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění byl již ukončen vydáním závěrů zjišťovacího řízení pod zn.: S-MHMP-062663/2007/OOP/VI/EIA/325-2/Žá. Závěr zjišťovacího řízení na „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ je doložen v příloze 9 předkládané dokumentace. Zahájení realizace se předpokládá v roce 2009.

Podstata vyjádření:

Za podmiňující investici zkapacitnění areálu letiště Praha – Ruzyně je považována též rekonstrukce palivového hospodářství areálu včetně technologie odsávání par pohonných hmot, a to do okamžiku dokončení paralelní RWY 06R/24L.

Stanovisko:

Proces posuzování záměru „Nádrže LPH Letiště Praha - Ruzyně“ dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění byl již ukončen vydáním závěrů zjišťovacího řízení pod zn.: MHMP-064929/2005/OZP/VI/EIA/131-2/Be. Celková rekonstrukce palivového hospodářství včetně souvisejících technologií bude pokračovat postupnou rekonstrukcí strojního vybavení Železničního stáčiště v Kněževsi včetně komplexní

rekonstrukce potrubní trasy mezi Železničním stáčištěm v Kněževsi a Centrálním skladem LPH. Ve výhledu se počítá s výstavbou dalších tří velkokapacitních nádrží LPH v Centrálním skladu LPH. V přípravě je výstavba nového Depa autocisteren. V souvislosti s dalším rozvojem letiště Praha-Ruzyně je uvažováno o plnění letadel LPH hydrantovým systémem.

Zpětný odvod par pohonných hmot se dle § 1 a § 18, Vyhlášky č. 355/2002 Sb., která je prováděcí vyhláškou zákona č. 86/2002 Sb. o ochraně ovzduší, vyžaduje pouze u těch pohonných hmot, jejichž tlak nasycených par je při 20 °C větší nebo rovno 1,32 kPa, tedy pro automobilové benzíny. Pro letecký petrolej JET A1 byla v laboratořích České rafinerské stanovena tenze par pouze 0,1 kPa, tedy hluboko pod zákonem stanovenou mezí. Instalace zpětného odvodu par či rekuperačních jednotek na nádržích LPH je z hlediska zákona zbytečná a neefektivní.

U čerpacích stanic APH v areálu letiště Praha Ruzyně (APH SEVER, JIH a Parking C) jsou samozřejmě instalována zařízení ke zpětnému odvodu benzínových par tak, jak to vyžaduje zákon o ochraně ovzduší a prováděcí předpisy. Účinnost těchto zařízení je v souladu se zákonem každoročně kontrolována autorizovaným měřením.

#### Podstata vyjádření:

Je požadováno monitorování hluku a on-line předávání monitoringu Městské části Praha 6, přičemž sběr dat bude zaměřen na kontrolu hranic ochranných hlukových pásem, kontrolu protihlukových opatření (trajektorii, postupů) a případně na uplatňování sankcí za překročení limitů.

#### Stanovisko:

V okolí letiště Praha – Ruzyně se až do konce roku 2006 provádělo průběžné měření hluku z leteckého provozu monitorovacím systémem z roku 1993, který měl 10 stacionárních monitorovacích stanic umístěných vesměs uvnitř obcí v okolí letiště, 1 stacionární stanici umístěnou v areálu letiště u motorového stání v blízkosti hangáru „F“ a 1 stanici mobilní. Monitoring hluku z leteckého provozu byl prováděn formou služby, poskytované Letišti Praha, s.p. firmou J\*D\*S.

Výsledky monitoringu hluku z leteckého provozu LKPR byly prezentovány na webových stránkách LP s.p. (<http://www.prg.aero>) v „*Hlukovém bulletinu*“ v těchto souborech:

1. Naměřené hodnoty  $L_{Aeq}$  (tabulky hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku  $L_{Aeq D}$  a  $L_{Aeq N}$  v intervalech denní a noční doby každého dne, měřené v 10 místech v okolí LKPR)
2. Překročení limitních hodnot  $L_{Amax}$  dle AIP ČR (tabulky hodnot maximálních hladin akustického tlaku  $L_{Amax}$ , měřených ve 3 vybraných místech měření, které překračovaly nastavenou limitní úroveň, sloužily od roku 2005 k uplatnění sankcí za jejich překročení).

Náhradou za přerušené průběžné monitorování hluku z leteckého provozu LKPR pro rok 2007 bylo, se souhlasem organizací provádějících státní zdravotní dozor (MHS HMP, KHS Středočeského kraje, Zdravotní ústav Praha), měření hluku podle projektu „*Návrh náhradního způsobu měření hluku z leteckého provozu - TECHSON 2007*“. Měření bylo využito k ověření hranic ochranného hlukového pásma a nového rozmístění monitorovacích stanic, a to na základě opakovaných přesnějších měření hluku pomocí mobilních měřicích přístrojů, v souladu s Metodickým návodem pro měření a hodnocení hluku z leteckého provozu, vydaným Hlavním hygienikem ČR .

V průběhu roku 2006 se Letiště Praha, s.p. rozhodlo zásadně inovovat systém monitorování hluku z leteckého provozu a letových tratí v souladu se světovými trendy. Požadavky na nový systém monitoringu vycházejí z projektu „Projekt monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí v okolí letiště Praha Ruzyně - TECHSON 2001) a ze specifikace „Technické požadavky na systém monitorování hluku a dráhy letu při leteckém provozu na letišti PRAHA RUZYŇ - TECHSON 2005“. Technickým podkladem je Standard ISO/ICD 20906.

Prvořadé cíle nového systému monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí jsou tyto:

- kontrola dodržení podmínek ochranného hlukového pásma (vyhlášených hranic OHP)
- kontrola dodržení hygienických limitů hluku pro chráněný venkovní prostor vně OHP LKPR
- kontrola dodržení mezních hodnot hluku pro jednotlivé přelety, stanovených provozovatelem LKPR
- kontrola dodržení dráhy letu (výška letu a bod pro zahájení točení po vzletu, výška letu pro přiblížení) a dalších provozních omezení
- sběr a ukládání dat o hluku a průvodních parametrech leteckého provozu pro další zpracování podle záměrů provozovatele (např. statistické informace o provozu a vývoji hlukové zátěže, o účinnosti zavedených protihlukových opatření apod.)
- numerické modelování hluku z leteckého provozu (hlukových zón) s využitím měřených dat pro varianty současného provozu a pro predikci.

Nový monitorovací systém ANOMS 8 výrobce firmy LOCHARD bude provozovat formou služby pro LKPR do roku 2018 tuzemská firma MaREXCOM, která vzešla z výběrového řízení. Od 1.10.2007 byl zahájen tříměsíční zkušební provoz, který přejde od 1.1.2008 do provozu ostrého. Podstatnou změnou, která byla vyžadována Letištěm Praha, s.p. v rámci výběrového řízení, je možnost operátora provozovatele letiště Praha – Ruzyně bezprostředně využívat v nepřetržitém režimu H 24 veškeré funkce, které tento moderní, vysoce sofistikovaný systém nabízí. Letiště Praha, s.p. tak získalo jeden z nejdůležitějších nástrojů k řešení hlukové problematiky. Systém monitorování hluku z leteckého provozu a letových tratí (Noise and Track Monitoring System – NTMS) má 13 stacionárních stanic, na každé z nich je komplexní meteorologická jednotka, a 2 mobilní stanice.

Rozmístění: č.1 Jeneč  
č.2 Červený Újezd  
č.3 Unhošť  
č.4 Pavlov  
č.5 Hostivice  
č.6 Dobrovíz  
č.7 Kněžves  
č.8 Horoměřice – střed obce  
č.9 Přední Kopanina  
č.10 Horoměřice – JV okraj obce  
č.11 Řepy  
č.12 Řepy/Bílá Hora (rozhraní)  
č.13 Suchdol

Monitorovací stanice jsou umístěny s ohledem na provozování současného dráhového systému. Po zprovoznění paralelní dráhy budou některé přemístěny a případně dokoupen takový počet, aby zajistil ucelenou kontrolu provozování dráhového systému s paralelní dráhou (hluk z leteckého provozu a letové tratě).

Výsledky monitoringu hluku z leteckého provozu budou umístěny po spuštění ostrého provozu na webové stránce provozovatele letiště Praha – Ruzyně [www.prg.aero](http://www.prg.aero).

„On-line“ předávání monitoringu různým subjektům je z bezpečnostních důvodů nemožné. Monitorovací systém leteckého hluku a letových tratí (NTMS) pracuje s informacemi z pozemních radarových systémů letiště i radarovými daty přímo z letícího letadla. V daleké budoucnosti lze uvažovat o zobrazování letů letadel s časovým zpožděním. Převádění celého kontrolního procesu systému monitoringu na web oznamovatele je však finančně značně náročné a není běžné ani u největších evropských letišť. Každopádně požadavek na vyřešení způsobu co neaktuálnějšího a nejširšího předávání informací o monitorování hluku z leteckého provozu a letových tratí bude splněn při uvedení NTMS do ostrého provozu od 1.1.2008.

#### Podstata vyjádření:

S výjimkou kompenzací za kácenou zeleň (vyplývající ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) neobsahuje předložená dokumentace žádný návrh kompenzací zvýšené ekologické zátěže v území. Rozsah kompenzací považuje Městská část Praha 6 za nedostatečný a požaduje jejich dopracování do dokumentace dle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zák. č. 93/2004 Sb. Rozsah kompenzací musí být projednán a odsouhlasen Městskou částí Praha 6 před dopracováním dokumentace EIA.

#### Stanovisko:

Z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí zpracovatelský tým dokumentace nenalezl žádný zákonný předpis, o který by mohl opřít a navrhnout kompenzační opatření za zvýšenou ekologickou zátěž v území. Dle sdělení oznamovatele však existují dva programy, z nich je možné čerpat dary zaměřené na prevenci a ochranu životního prostředí (dary z programu „Žijeme zde společně“), a na veřejně prospěšné účely a pomoc při rozvoji občanské společnosti (dary z programu „Dobré sousedství“). Městská část Praha 6 se zapojila do obou programů.

### **6) Městská část Praha Přední Kopanina**

**Miroslav Novotný, místostarosta MČ**

**č.j.: 9075/ENV/710/05 ze dne: 21.10. 2005**

#### Podstata vyjádření:

Studie řeší dopad vzniku a provozu paralelní RWY 06R/24L pouze v horizontu do roku 2010 a nezabývá se dalším dopadem na životní prostředí v bezprostředním i vzdálenějším sousedství mezinárodního letiště Ruzyně a to i přesto, že se v období 2005-2015 předpokládá více než 50% nárůst. Chybí posouzení dopadu na životní prostředí a kvalitu života obyvatel v delším výhledu, alespoň k roku 2015-2020 ad.

#### Stanovisko:

V rámci oznámení byly řešeny varianty odpovídající době jeho vypracování a zadání požadovaného oznamovatelem. Vzhledem k poměrně rychlému nárůstu počtu



odbavených cestujících je v dokumentaci řešen horizont roku 2006 (stávající stav) a roku 2012 (předpokládané uvedení záměru do provozu), přičemž mapový podklad, znázorňující vyhodnocení dopadu hluku z leteckého provozu letiště Praha – Ruzyně na území v okolí letiště, je k roku 2020. Z tohoto podkladu vychází i nový návrh OHP, jehož projednávání probíhá. Dopravní prognóza k roku 2013, ke které byl řešen hluku ze silniční dopravy je tak na straně bezpečnosti výpočtu a vyhodnocení.

Podstata vyjádření:

Ve studii chybí synergické hodnocení dopadu hluku leteckého provozu mezinárodního letiště Ruzyně a silničního provozu v souvislosti s plánovanou stavbou silničního okruhu stavba 518. Vzhledem k situování obou staveb a poloze naší Městské části považujeme toto zhodnocení za zásadní.

Stanovisko:

Uvedená problematika pro jasně specifikovaný rozsah zájmového území je řešena v samostatné příloze 15 předkládaného oznámení.

Podstata vyjádření:

V předložené dokumentaci se sice počítá s vyhlášením nových ochranných hlukových pásem, ty však nejsou přesněji specifikovány. Není také navržen přesnější režim a odpovídající nutné kompenzace pro plochy v jednotlivých pásmech.

Stanovisko:

Uvedená problematika pro je řešena v samostatné příloze 14 předkládaného oznámení.

Podstata vyjádření:

Studie se nezabývá řešením širší koncepce, především pokud jde o koncentraci civilní dopravy a přepravy kargo – nebyly předloženy varianty možného odklonění nákladní dopravy a její pravidla. Proto žádáme, aby byl přesně řešen především noční provoz a došlo k jasnému stanovení – nejlépe zákazu nákladního provozu (a potažmo jeho monitorování). Počet pohybů v nočních hodinách (22:00 – 6:00) je dle zkušenosti velice proměnný – již nyní překračuje stanovený počet pohybů. Ze studie však ani není zřejmé, zda takováto koncentrace provozu je z hlediska životního prostředí a života dotčených občanů vůbec únosná a přínosná.

Stanovisko:

Jak hluková, tak rozptylová studie vychází z Dopravní prognózy letiště Praha Ruzyně, aktualizace k roku 2013, která konstatuje, že „*hlavním podkladem pro zpracování byly výsledky Komplexního dopravního průzkumu v areálu letiště Praha - Ruzyně, údaje o očekávaném vývoji počtu leteckých cestujících, objemu přepravovaných nákladů a očekávaném celkovém počtu zaměstnanců firem sídlících v areálu letiště. Dále byly použity údaje z dalších průzkumů zajišťovaných ÚDI, statistických údajů Letiště Praha, s.p. (dříve ČSL s.p.), údajů ve Výhledové studii letiště Praha Ruzyně (Nikodem a partner, spol. s r.o., prosinec 2003). Kromě předpokládaného rozvoje letiště byly při výpočtech zohledněny i další rozvojové záměry v blízkém okolí letiště*“. Je tudíž patrné, že v dopravě je zohledněn kromě letiště i rozvoj v širším zájmovém území.

Pokud se další část vyjádření týká leteckého provozu, potom je potřebné uvést, že v akustické studii jsou v dokumentaci (jakož i byly v oznámení pro řešené časové horizonty) uvedeny následující informace:

## **Rok 2006**

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

### **Charakteristický letový den**

- počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin) 502
  - z toho počet pohybů v denní době (06:00 – 22:00) 456
  - počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00) 45

## **Rok 2012**

- celkový počet přepravených cestujících za rok 2012 15,4 mil.
- celkový počet pohybů letadel za rok 216,5 tis
  - z toho celkový počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00) za rok 2012 17,5 tis
- počet pohybů letadel za 6 měsíců v letním období (květen – říjen) 119 034
  - z toho počet pohybů ve dne za 6 měsíců v letním období 109 392
  - počet pohybů v noci za 6 měsíců v letním období 9 642

### **Charakteristický letový den**

- počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin) 647
  - z toho počet pohybů v denní době (06:00 – 22:00) 595
  - počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00) 52

## **Rok 2012 neprovedení záměru**

- celkový počet přepravených cestujících za rok 2012 15,4 mil.
- celkový počet pohybů letadel za rok 190,6 tis
  - z toho celkový počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00) za rok 2012 17,5 tis
- počet pohybů letadel za 6 měsíců v letním období (květen – říjen) 104 834
  - z toho počet pohybů ve dne za 6 měsíců v letním období 95 190
  - počet pohybů v noci za 6 měsíců v letním období 9 644

### **Charakteristický letový den**

- počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin) 570
  - z toho počet pohybů v denní době (06:00 – 22:00) 516
  - počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00) 52

Letiště Praha – Ruzyně není a ani nemá za cíl stát se cargo letištěm. Většina nákladu je přepravována formou doklázky do letadla pro přepravu cestujících.

Stanovený počet pohybů (tzv. pravidlo 3+3 – 3 starty a 3 přistání v jedné noční hodině) již neplatí. Toto pravidlo vycházelo z hlukové studie, zpracované podle legislativy, platné do 31.12.2000, kdy noční provoz k porovnání s hlukový limitem pro noční provoz byl hodnocen podle jedné nejhorší noční hodiny. Podle současně platné legislativy je noční provoz hodnocen za 8 hodin a jeho hlukový limit je stanoven pro noční dobu tzv. charakteristického dne (definován v Metodickém návodu pro měření a hodnocení hluku z leteckého provozu, vydaném Hlavním hygienikem ČR). Letiště Praha, s.p. dlouhodobě drželo podmínky nočního provozu, i když neměly oporu v platné legislativě, jenom proto, že obyvatelé žijící v okolí letiště byli na režim nočního provozu zvyklí. Od zimní sezony 2007 byly vy publikovány nové podmínky pro noční provoz, vycházející z dodržení zavedené tzv. hlukové kvoty. V praxi to znamená, že do nočního provozu jsou povolována pouze nejmodernější letadla s nízkými hlukovými emisemi (Letištěm Praha, s.p. stanovené hlukové kategorie 1 a 2), jejichž typy a verze jsou jmenovitě uvedeny v tzv. BONUS listu.

Jejich počet může kolísat, musí však platit, že za hranicí ochranného hlukového pásma bude noční hlukový limit pro letecký hluk dodržen.

Podstata vyjádření:

Studie přesněji neřeší přistávací a vzletové koridory. Již dnes dochází ke značnému rozptylu především při vzletech. Koridory nejsou vždy dodržovány.

Stanovisko:

Tato problematika byla a je podrobněji komentována ve „Studii hluku pro současný a výhledový provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, T/Z – 208/07“, která je samostatnou přílohou 13 předkládané dokumentace.

Podle současné organizace provozu na jednotlivých drahách a aplikovaných odletových a příletových postupů nelze přistupovat k hodnocení vlivu záměru na akustickou situaci k roku uvedení záměru do provozu, neboť skokový nárůst kapacity dráhového systému umožní optimalizovat odletové a příletové postupy tak, aby se přistávající a odlétající letadla držela v co nejpřesnějších letových tratích, odpovídajících standardním odletovým (SID) a příletovým (STAR) tratím minimálně v okruhu 12 km od letiště. Je to jedním z cílů „Projektu komplexního řešení hluku z leteckého provozu“, neboť kontrola odletových a příletových tratí je jednou z nejdůležitějších funkcí nového NTMS a je na ní založen i připravovaný sankční systém.

V současné době se letadla po vzletu pohybují buď v ose dráhy nebo po SID až do dosažení výšky cca 600 m nad terénem (této výšky mohou dosáhnout v různé vzdálenosti od letiště podle typu letadla a jeho vzletové hmotnosti) a poté se odkloní na nejbližší navigační bod odpovídající jejich cílové destinaci. Proto dochází k vějířovitým rozptylům. V případech, kdy je to nezbytné z hlediska zajištění minimálních rozestupů mezi letadly, se pro vzlety vrtulových dopravních letadel připouští odklon od přímého směru (zahájení točení) již ve výšce pod 200 m nad zemí, což představuje vzdálenost asi 2 km od odletového prahu dráhy.

Důsledkem tohoto způsobu provozu není překračování hlukových limitů, občané si však všimají intenzity provozu a stěžují si na „nedodržování letových tratí“. Odletové i příletové postupy se aplikují stejným způsobem mnoho let, zvyšování počtu pohybů však na tento stav, který oznamovatel nepovažuje za optimální, upozornilo.

Podstata vyjádření:

V dokumentaci není přesně řešeno dopravní napojení Letiště Ruzyně na MHD. Pozemní provoz značným způsobem zatěžuje nejen hlavní příjezdové komunikace, ale také komunikace v městské části – ani v tomto případě se studie detailně nezabývá zhodnocením tohoto druhu dopravy.

Stanovisko:

V této souvislosti lze považovat za nutné upozornit, že počet odbavených cestujících k řešenému cílovému roku bude odbaven bez ohledu na existenci či neexistenci RWY 06R/24L, jakož i bez ohledu na konečný stav komunikačního systému v zájmovém území. V tomto smyslu byly i dodány podklady ÚDI a v obdobném smyslu bylo provedeno i posouzení vlivu hluku z leteckého provozu včetně varianty neprovedením záměru.

Podstata vyjádření:

Dokumentace neobsahuje výši kompenzací (kromě případů souvisejících s vlastní stavbou) na zeleň; neobsahuje návrh kompenzací souvisejících se značnou ekologickou zátěží.

Stanovisko:

Jedná se o stejné konstatování jako ve vyjádření MČ Praha 6, na které lze na tomto místě odkázat.

Podstata vyjádření:

Za nedostatečné je považováno také navržené řešení pokud se týká odpadních – dešťových vod. Vzhledem ke stavu poldru a stavu koryta Kopaninského potoka, který byl regulován ve třicátých letech minulého století, nejsou odpovídajícím způsobem řešeny možné dopady v kritických povodňových stavech.

Stanovisko:

Proces posuzování záměru „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění byl již ukončen vydáním závěrů zjišťovacího řízení pod zn.: S-MHMP-062663/2007/OOP/VI/EIA/325-2/Žá. Závěr zjišťovacího řízení na „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ je doložen v příloze 9 předkládané dokumentace.

**7) Městská část Praha – Nebušice,**

**Jaroslav Černý, starosta**

**č.j.: 823/05 ze dne: 10.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Je vyjádřen kategorický nesouhlas s výstavbou nové paralelní RWY 06R/24L. Výstavbou této dráhy se výrazně zhorší životní prostředí pro MČ. V současné době jsou Nebušice podle různých podkladů a studií mimo hlukové zasažené území z provozu letecké dopravy. Je pravdou, že při přistávání letadel na současnou dráhu 24/06 nás hluk moc neobtěžuje, ale při startech směrem na Horoměřice, již pociťujeme dosti silné hlukové zatížení. Vnímáme start každého letadla, hlavně při frekvenci startů v krátkých intervalech. Pokud by dnes došlo k monitorování hluku za současného letového provozu, myslíme si, že stávající hluková pásma jsou již překročena. Při představě, že letadla budou startovat o zhruba 1,5 km blíže, bude hluková zátěž a spad spalin z pohonných hmot pro nás neúnosná, zvláště při stále zvyšujícím se počtu uskutečňujících se letů.

Na výstavbu paralelní RWY 06R/24L doplatí městská část Praha – Nebušice nejvíce. Z poměrně klidné MČ se dostane mezi nejzatíženější oblasti leteckým provozem. Žádná protihluková opatření a kompenzace nemohou navrátit kvalitu života, která je tu v současnosti.

Je navrženo vrátit se k myšlence využít opuštěný prostor bývalého letiště v Milovicích.

Stanovisko:

Výsledky hlukové zátěže pro stávající stav a pro stav ve výhledovém roce s paralelní RWY jakož i za situace neprovedení záměru (při možnosti letiště odbavit predikovaný počet cestujících i na stávajícím dráhovém systému) je dokladován v samostatné příloze 13 „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“. Z rozsahu izofon prezentovaných v mapových podkladech této studie je patrný i dopad na území Nebušic.

Zpracovatelskému týmu dokumentace nepřísluší komentovat kategorický nesouhlas městské části Praha - Nebušice. Tento fakt však bude nepochybně zohledněn v rámci dalšího procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Pro tento proces však

musí dokumentace EIA předložit dostatečný objem relevantních podkladů. Lze vyslovit názor, že jedním z podkladů pro rozhodovací proces bude i následující informace vyplývající ze závěrů přílohy 13 „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“:

*Pro posouzení dopadů výstavby nové paralelní RWY 06R/24L na hlukovou zátěž okolí letiště je rozhodující porovnání dvou základních situací v tomtéž cílovém časovém horizontu: provedení a neprovedení záměru. Posuzuje se pouze konečný efekt, tedy schopnost systému vyrovnat se s problémem narůstajícího hluku. Kvantitativním parametrem pro posouzení variant počet obyvatel vystavených hluku z leteckého provozu.*

*Pokud by se záměr výstavby paralelní RWY 06R/24L neuskutečnil, bylo by zřejmě z kapacitních důvodů nutné rozšířit využití RWY 13/31 a větší část leteckého provozu přesunout do večerní, noční a časně ranní doby. To by v konečném důsledku znamenalo zvýšení počtu letů na RWY 13/31 v obou provozních směrech a tím i vyšší hlukové zatížení území PRAHY 6 (Ruzyně, Bílá Hora, Fialka), Prahy 17 Řepy a Prahy 5 (Motol, Stodůlky, Butovice), s vysokou koncentrací osídlení. Nelze jednoznačně vyloučit ani nutnost využít nyní nepoužívanou RWY 04/22, což by vneslo novou a co do úrovně významnou hlukovou zátěž na území Hostivice. Naproti tomu se výstavbou paralelní RWY 06R/24L uvolní RWY 13/31 a vytvoří se podmínky pro redukci leteckého provozu v noční době, a to za poměrně nízkou cenu navýšení hluku, vesměs pod hygienickým limitem hluku, v lokalitách okolo prodloužené osy nové RWY 06R/24L.*

*Kvalitativní změny v hlukové zátěži okolí letiště Praha Ruzyně po realizaci paralelní RWY 06R/24L, očekávané v roce 2012, oproti stavu v témže roce při maximálním využití stávajícího dráhového systému, shrnuje následující tabulka. Oba intervaly (denní a noční doba) se porovnávají samostatně, změny se týkají pouze hluku z leteckého provozu a vztahují se k citlivým lokalitám (obcím) v bližším okolí LKPR. Vychází se z hlukové situace doložené v přílohách 5 a 7 (denní doba – příloha 13) a 6 a 8 (noční doba – příloha 13). Charakter hlukové zátěže a její změny v území obcí v okolí LKPR jsou skryty v jejich kvalitativním slovním hodnocení, význam slovního hodnocení je vysvětlen v legendě.*

Změny hlukové zátěže v citlivých lokalitách v okolí LKPR v roce 2012, vyvolané po realizaci výstavby paralelní RWY 06R/24L oproti stavu při neprovedení záměru:

CITLIVÁ LOKALITA	DEN/NOC	CÍLOVÝ STAV (rok 2012 s RWY 06R/24L)	NEPROVEDENÍ ZÁMĚRU (rok 2012, současné RWY)	ZMĚNA
PRAHA 6,17,5	DEN	bez zátěže	slabá a střední	zvýšení
	NOC	bez zátěže	slabá a střední	zvýšení
NA PADESÁTNIKU	DEN	střední až silná	bez zátěže	snížení
	NOC	slabá	bez zátěže	snížení
DOBROVÍZ	DEN	bez zátěže, V okraj slabá	bez zátěže, V okraj slabá	bez změny
	NOC	bez zátěže, J okraj slabá	slabá	zvýšení
HOROMĚŘICE	DEN	slabá	slabá	bez změny
	NOC	slabá a střední, střed silná	slabá a střední, střed silná	bez změny
HOSTIVICE JENEČEK	DEN	S okraj slabá	bez zátěže	snížení
	NOC	S okraj slabá	bez zátěže	snížení
JENEČ	DEN	slabá, J okraj střední	S okraj slabá	snížení
	NOC	slabá, S okraj střední	střed slabá, S okraj střední	bez změny

CITLIVÁ LOKALITA	DEN/NOC	CÍLOVÝ STAV (rok 2012 s RWY 06R/24L)	NEPŘEVEDENÍ ZÁMĚRU (rok 2012, současné RWY)	ZMĚNA
KNĚŽEVES	DEN	J okraj slabá	J okraj slabá	bez změny
	NOC	J okraj slabá a střední	J okraj slabá a střední	bez změny
NEBUŠICE	DEN	S okraj slabá a střední	bez zátěže	snížení
	NOC	bez zátěže	bez zátěže	bez změny

Samostatnou přílohou předkládaného oznámení je příloha 14 – „Hlukové zóny a návrh ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně pro výhledový a letecký provoz s paralelní RWY 06R/24L, studie T/Z-209/07“, ze kterého je patrný návrh OHP. Z přílohy 10 (Rozptylová studie) předkládané dokumentace jsou patrné příspěvky provozu letiště v řešených variantách pro území městské části Praha – Nebušice. Výsledky imisní zátěže jakož i synergického působení hluku jsou řešeny ve studii hodnotící vlivy záměru na veřejné zdraví (příloha 15).

Veškeré výše uvedené podklady jsou tedy zpracovatelským týmem dokumentace chápány jako vstupní podklady pro posouzení záměru v jeho celkových dopadech na celé zájmové území dotčené provozem letiště, nikoliv tedy pouze na území městské části Praha – Nebušice.

Variantské řešení umístění dráhy v Milovicích není předmětem této dokumentace a nebylo ani oznamovatelem, ani příslušným úřadem v procesu EIA v rámci zjišťovacího řízení požadováno. Zřejmým důvodem pro tuto skutečnost je fakt již uvedený, že predikovaný počet cestujících je odbavitelný i stávajícím dráhovým systémem s akustickými důsledky prezentovanými v příloze 13 „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“

#### Podstata vyjádření:

Další nebezpečí je při havárii letadla při startu a při přistání, kdy může dojít k ohrožení obyvatel městské části Praha – Nebušice.

#### Stanovisko:

Jedná se o názor, který z hlediska rizika nelze nikdy vyloučit, a to jak pro městskou část Praha – Nebušice, tak i pro další městské části a obce. Proto je pozornost tomuto aspektu věnována v kapitole D.III dokumentace.

### **8) Městská část Praha – Lysolaje, Marcela Jandová, starostka č.j.: 194/2005/MS ze dne: 21.10. 2005**

#### Podstata vyjádření:

Městská část Praha – Lysolaje nesouhlasí s předloženou dokumentací a požaduje, aby dokumentace byla dopracována a upřesněna dle vyjádření odborné firmy Ochrana životního prostředí (Ing. Jiří Konopa). V tomto vyjádření je konstatováno, že:

1. Užití metodiky „Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy (autoři: Ing. Jan Kozák, CSc. a RNDr. Miloš Liberko, listopad 1995) publikované ve Zpravodaji MŽP č.3 z března 1996, je při současném stavu znalostí o modelování hluku ze silniční dopravy víc jak nevhodné.
2. Použité programové vybavení HLUK+ pásma, verze 6.66 nikdy neprokázalo, že skutečně počítá v souladu s citovanou „Novelou...“

3. V době zpracování hlukové studie existovala Novela metodiky výpočtu hluku ze silniční dopravy 2004, publikovaná v periodiku Hluk v životním prostředí – 2005 Planeta č. 2005, která nebyla v hlukové studii vůbec použita.
4. Z nepochopitelných důvodů byla řešená hluková situace rozdělena do více dílčích modelů s popisy objektu uliční fronty do vzdálenosti cca 120 m od osy řešené komunikace. Firma Ekola Group spol. s r.o., která hlukovou studii zpracovala, již delší dobou disponuje predikčním softwarem CADNA A, který umožňuje zpracovat celou hlukovou situaci v jednom modelu.

Dále toto vyjádření specifikovalo i několik konkrétních poznámek k textům studií např., že :

- a) 24 hodinové měření hluku nelze označovat jako dlouhodobé a udávaná standardní rozšířená nejistota  $\pm 2\text{dB}$  bude pro takovéto měření několikrát větší
- b) K tabulce č.2, str. 12 vyjádření poukazuje, že hluku z dopravy byl charakterizován hladinou L90 a že nebyly použity metody eliminující příspěvek hluku od jednotlivých letadel. V poznámce pak autor poukazuje, že takto stanovaná hladina byla použita pro „kalibraci“ výpočtového modelu.
- c) Kalibrace výpočtového modelu s ohledem na nedostatek uvedených vstupních informací více méně mystifikuje, než aby prokázala validitu použitého modelu.
- d) Na str. 44 až 47 a 55 až 58 jsou přiložená izofonová pásma, která prokazatelně ukazují na nedokonalost použitého výpočtového programu, protože v těsné blízkosti komunikace jsou pásma s nižší hladinou hluku než v pásmech vzdálenějších. Přitom je ve výpočtu uvažována rovná plocha.

Dále na str. 17 v kap. 4.5 se uvádí, že použitá metoda výpočtu hluku je doporučena jako „národní“. Tato metoda však nebyla nikdy publikována ani oponentována, je tedy nadsazené ji nazývat jako „národní“.

Na základě zjištěných skutečností v akustické studii, doporučujeme její doplnění podle nejnovějších poznatků, s použitím progresivních predikčních programů jak pro leteckou, tak pro automobilovou dopravu. V této souvislosti se autor vyjádření zmiňuje o legislativních dokumentech Evropského parlamentu a Evropské rady. Ve směrnici 2000/49/EC o hodnocení a zacházení s hlukem v území pocházejícím z prostředí (z 25.6.2002) se výslovně doporučuje přizpůsobit pro výpočet hluku ze silniční dopravy v národních prostředí Francouzskou národní metodu NMPB-Route-96.

Je vyjádřen podiv, že v akustickém posouzení nebyly použity zkušenosti a podklady z monitorování leteckého provozu na letišti Ruzyně, které provádí již delší dobu firma J.D.S. – Ing. Josef Drahotka.

#### Stanovisko:

Celkově k předloženému vyjádření lze konstatovat, že toto vyjádření vychází z odborně nepodložených a zavádějících informací, které pramení buď z bližší neznalosti autora podmínek hodnoceného záměru nebo z odborné neznalosti. Toto tvrzení lze doložit následujícími fakty.

**Ad 1)** Pro výpočet akustické situace v zájmovém území byl v oznámení použit programový produkt HLUK+, který umožňuje výpočet hluku ve venkovním prostředí generovaného dopravními i průmyslovými zdroji hluku v území. Program Hluk + má implementovány „Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z dopravy“ a na ně navazující novely metodiky výpočtu hluku ze silniční dopravy. Používání těchto

metodických pokynů bylo pro účely hygienického posuzování stavu akustické situace ve venkovním prostředí schváleno dopisem hlavního hygienika České republiky čj.HEM/510-3272-13.2.9695 ze dne 21.února 1996.

**Ad 2)** „Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy (autoři: Ing. Jan Kozák, CSc. a RNDr. Miloš Liberko, listopad 1995) publikované ve Zpravodaji MŽP č.3 z března 1996 byla do programu HLUK + ve verzi 6 implementována. Přesvědčit se o tom měli možnost všichni uživatelé programu HLUK+ této verze a průkaz o implementaci zmíněné novely mohl autor připomínky získat přímo u výrobce programu – pokud by to tak byl býval učinil. Výrobce programu je firma **JpSoft**, Pštrossova 14, 110 00 PRAHA 1, tel: 2 24 93 06 83, e-mail: [info@hlukplus.cz](mailto:info@hlukplus.cz).

Pokud by tedy autor vyjádření byl veden snahou po korektním posouzení, mohl si tuto informaci u výrobce jednoduše ověřit.

**Ad3)** Toto vyjádření je opět zavádějící a nepravdivé, a to z následujících důvodů. Předmětná hluková studie byla zpracovávána v době podzim 2004 zima 2005 s odevzdáním počátkem března 2005. Aktualizace novely metodiky výpočtu hluku ze silniční dopravy 2004 byla publikovaná v periodiku Hluk v životním prostředí – 2005 Planeta č. 2/2005, avšak tento materiál byl vydán **po datu** odevzdání akustické studie. A tedy logicky tato metodika nemohla být v programu v době odevzdání implementována.

**Ad 4)** To, že byla celá velká oblast kolem letiště vždy rozdělena do dílčích modelů je zcela pochopitelný a standardní postup. Je to výhodnější i z hlediska popisů a grafické prezentace v dostatečném měřítku. Vzhledem k tomu, že se navzájem dané oblasti nepřekrývají a tedy ani neovlivňují, není nutné počítat celé okolí letiště jako jeden celek, a to především z hlediska detailnější výsledné prezentace jednotlivých obcí a městských částí. 120 m pásmo od osy komunikací pro zástavbu a terénní prvky bylo zvoleno ve vztahu k limitním hodnotám. Cílem studie bylo podání průkazu o možném ovlivnění akustické situace vlivem jednotlivých variant záměru. Z hlediska posouzení citlivosti těchto změn je 120 m pásmo na každou stranu od osy komunikace v zástavbě dostatečné.

*Poznámka: Není problém provést výpočet programem Hluk + i pro větší území. Viz. např. Hluková mapa automobilové dopravy Praha 2000.*

Vzhledem k tomu, že firma EKOLA group s.r.o. není v kontaktu se žádným z autorů tohoto vyjádření, je opět zářející jejich zavádějící a nepodložené tvrzení o délce disponování s programem CADNA A.

**Ad a)** K této poznámce lze pouze konstatovat, že:

Nikde v žádné legislativě, ani normě není definován pojem dlouhodobé měření hluku. Jediným dokumentem popisujícím metodiku měření hluku z dopravy a tedy i nutné minimální délky měření v závislosti na intenzitě dopravy je Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí MZdr. č.j. HEM -300-11.12.01-34065, který se odkazuje na novelu Metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy (Příloha zpravodaje ministerstva životního prostředí, č.3, březen 1996). Pro řešení akustické situace bylo provedeno několik měření v okolí letiště jak 24 hodinových, tak i krátkodobých sond, zpravidla 1-2 hodinových sond v souladu s výše uvedenou metodikou, která dle intenzit dopravy předepisuje minimální dobu měření 30 -60 minut. Označení „dlouhodobé měření“ pro 24 hodinové měření tedy není na závadu. Není ani jasné, co tímto svým tvrzením chtěl autor dokázat.



Dále:

Není jasné na základě čeho zpochybňuje autor ve svém vyjádření uváděnou standardní rozšířenou nejistotu měření  $\pm 2\text{dB}$ . Ta u zpracovatele vychází ze zkušeností z řady měření firmy EKOLA v okolí komunikací, a to i opakovaných měření (ročně se jedná o více jak 2500 hodin měření dopravního hluku) a především z výsledků řady laboratoří účastnících se již od roku 2002 mezilaboratorních porovnávacích měření hluku z dopravy prováděných v rámci akreditovaných laboratoří pro celou ČR. Výsledky těchto měření jsou v předepsaném formátu archivovány i u ČIA. Zmíněné výsledky jasně prokazují, že tuto nejistotu lze při měření hluku z dopravy standardně dosáhnout a to i pro různé typy komunikací, různou vzdálenost měřicího místa od komunikace, měření v různých obdobích a pro podstatně kratší dobu měření než 24 hodin. Tato doložitelná fakta zřejmě nejsou autorům vyjádření vůbec známa (ale to jim nebránilo vyjádřit se způsobem, který použili).

**Ad b)** Vzhledem k intenzitě dopravy v měřicím profilu měřicího bodu 2 (více jak 57 000 vozidel /24 hodin) je vytvářen hlukem z dopravy v měřicí vzdálenosti cca 100 m již monotónní hluk s velmi malou dynamikou blížíci se ustálenému charakteru. Proto bylo využito u takového charakteru hluku hladiny L90. Tento postup byl použit pouze na tomto jediném místě. Vzhledem ke korelaci výsledků výpočtů a měření i na ostatních místech, byl tento postup pro toto místo relevantní.

**Ad c)** Není jasné, co autor míní nedostatkem uvedených vstupních informací u jednotlivých modelů. Ve svém vyjádření žádné totiž neuvedl. Všechny vstupní údaje nutné pro výpočet (tzn. intenzita, skladba dopravy, podíl denní a noční dopravy, rychlost dopravního proudu, kvalita povrchu, sklon komunikace a další) byly k dispozici jak pro současný stav, tak i pro výhled a to i pro dobu měření. Validitu jednotlivých dílčích modelů tedy bylo možné prokázat.

**Ad d)** To že v grafických výstupech jsou v části výstupu v těsné blízkosti komunikace pásma s nižší hladinou hluku než v pásmech vzdálenějších je způsobeno standardním fyzikálním jevem a ne **nedokonalostí** použitého programu, jak deklaruje autor vyjádření. Tento základní fyzikální jev bude patrný při použití jakéhokoliv programového produktu. Prostor, který je u komunikace vedené na náspe, je totiž vždy částečně nebo zcela stíněn samotným tělesem komunikace. Proto v těsné blízkosti takovéto komunikace (tj. pod tímto náspe) bude vždy v takovéto urbanistické situaci hladina u komunikace zákonitě nižší než ve **větší** nestíněné vzdálenosti. Tato triviální faktografie vyplývá ze základů fyzikálního šíření a stínění zvuku a z neznalosti autora o možnostech programového produktu Hluk+.

Numerický model LETZONY (TECHSON) použitý v oznámení byl v roce 2001 doporučen MZ ČR a MŽP ČR pro zpracování hlukových studií a návrhů ochranných hlukových pásem podle zákona č. 258/2000 Sb. a studií pro potřeby procesu EIA podle zákona č.100/2001 Sb.

Ve vztahu k doporučení doplnění studie podle nejnovějších poznatků s použitím progresivních predikčních programů lze konstatovat, že je závažnější na základě jakých zkušeností s jednotlivými programovými produkty doporučuje autor vyjádření použití těchto progresivnějších predikčních programů. Autor se v této souvislosti zmiňuje sice o legislativních dokumentech, a to o směrnici č. 2002/49/EC. Avšak zde je nutné uvést fakta, která již autor ve svém vyjádření z nějakého důvodu neuvádí. Správný název směrnice je Směrnice č. 2002/49/EC o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí. Nikde v této směrnici není uvedeno výslovné doporučení

přizpůsobit pro výpočet hluku ze silniční dopravy v národních prostředí Francouzskou národní metodu NMPB-Route-96. Toto je opět zavádějící informace.

1. Tato směrnice je určena pouze pro strategickou práci s hlukem v území a pro tzv. proces strategického hlukového mapování.
2. Francouzská výpočtová metodika je v této směrnici pro účely strategického hlukového mapování pouze doporučena, a to pro země EU, které např. nemají vlastní výpočtovou metodiku.
3. Pro klasické hlukové studie, mezi které předkládané studie patří, nic tato směrnice neuvádí, ani nedoporučuje. To je věcí každého státu EU.

Výstupy z monitorovacího systému, poskytované formou služby Letiště Praha, s.p. až do 31.12.2006 firmou JDS, nemohly být jako podklady k hlukové studii použity. Z poskytovaných podkladů nebylo možné odvozovat žádné závěry o dodržování nebo porušování podmínek ochranného hlukového pásma, ani o účinnosti prováděných protihlukových opatření. Má-li být použita varianta hlukové studie pro současný a výhledový stav k porovnání velikosti hlukového zatížení, musí být nutně provedena stejnou metodikou a stejným matematickým programem. Skutečně naměřené hodnoty jsou spíše hodnotami kontrolními. Výhledový stav hlukové studie k roku předpokládaného uvedení záměru do provozu – 2012 musí být spočítán matematickým modelem na základě předpokládaného počtu startů a přistání, na základě předpokládaných typů a verzí letadel provozovaných v jednotlivých směrech dráhového systému v daném roce, na základě vložených optimalizovaných odletových a příletových postupů, aplikovaných v daném roce a dalších předpokládaných údajů. Jedná se o predikci, ke které nemohou být použita naměřená data.

## **9) Městská část Praha – Suchdol (a Městské části Dolní Chabry)**

**Václav Čížek, starosta**

**č.j.: 427/05/s ze dne: 14.10. 2005**

### Podstata vyjádření:

Záměr není v souladu se současnou závaznou částí Územního plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy a je v rozporu s platným, z hlediska stavebního zákona nadřazeným plánem VÚC rajónu Pražské středočeské aglomerace

### Stanovisko:

Usnesením č. 31/16 ze dne 20.10.2005 byla schválena změna ÚPn SÚ HMP Z 0939/05, která, mimo jiné, zařadila novou paralelní dráhu RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně do závazné části. Toto schválení bylo zrušeno rozhodnutím Nejvyššího správního soudu ze dne 18.7.2006. Nové schválení změny proběhlo na jednání ZHMP dne 14.9.2006. K datu podání dokumentace je změna platná a nová paralelní dráha RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně je součástí platného ÚPn SÚ HMP.

Obecně závaznou vyhláškou Středočeského kraje č. 6/2006 ze dne 18.prosince 2006 o závazné části velkého územního celku Pražského regionu schválilo Zastupitelstvo Středočeského kraje územní plán VÚC, v jehož závazné části je nová paralelní dráha RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně obsažena.

### Podstata vyjádření:

Návrhové období do roku 2010 uvedené v záměru (cílový stav) neodpovídá skutečné kapacitě a vytížení letiště po případném rozšíření dráhového systému. Z tabulek České správy letišť vyplývá rozvoj letiště do roku 2015:

	2005	2010	2015
počet cestujících	11 000	16 700	20 700
pohyby	162 000	230 000	278 000
	100%	+43%	+72,5%

Vzhledem k tendenci vývoje, kdy předpokládaný provoz letiště bude výrazně růst i po roce 2010, je nezbytné všechny modelové výpočty provést na výhled (cílový stav) minimálně do roku 2015, tj. na prognózu pohybu 280 tisíc letadel za rok.

### Stanovisko:

Zpracovatelský tým dokumentace zastává názor, že aktuálnost údajů o kapacitě a vytížení letiště je prvořadě věcí oznamovatele, kdy je predikce počtu cestujících upravována v souladu se skutečnými počty cestujících. Tato skutečnost je taktéž doložena ve vyjádření Letiště Praha, s.p., které je doloženo jako součást přílohy 2 předkládané dokumentace.

Hlukové zóny a návrh ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně pro výhledový letecký provoz s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/7-209/07 je samostatnou přílohou předkládané dokumentace. Tento návrh je zpracován k výhledovému roku 2020 při uvažovaném objemu 21,2 mil. přepravených cestujících a 274 000 pohybů za rok.

Lze konstatovat, že 15,4 mil cestujících ročně bude v roce 2012 odbaveno, ať dojde nebo nedojde k realizaci paralelní RWY. Tato skutečnost provedení respektive neprovedení záměru se odrazí pouze na výsledné hlukové zátěži vyplývající ze způsobu využití dráhového systému.

Bude-li záměr projednán a realizován, potom to bude na kapacity záměru uváděného pro rok 2012 s uvedeným ročním počtem pohybů letadel a ročním odbaveným počtem cestujících.

Pro další případné navýšení kapacity letiště nad procesem EIA projednané kapacity lze z pohledu procesu posuzování vlivů dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění uplatnit §4, odstavec 1), písmeno c):

*Předmětem posuzování podle tohoto zákona jsou*

*a) záměry uvedené v příloze č. 1 k tomuto zákonu kategorii I a změny těchto záměrů, pokud změna záměru vlastní kapacitou nebo rozsahem dosáhne příslušné limitní hodnoty, je-li uvedena; tyto záměry a změny záměrů podléhají posuzování vždy,*

*b) záměry uvedené v příloze č. 1 k tomuto zákonu kategorii II včetně záměrů nedosahujících příslušných limitních hodnot; tyto záměry podléhají posuzování, pokud se ve zjišťovacím řízení stanoví, že mohou mít významný vliv na životní prostředí,*

*c) změny záměru uvedeného v příloze č. 1 k tomuto zákonu, pokud má být významně zvýšena jeho kapacita a rozsah, nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání a nejedná-li se o změny podle písmene a); tyto změny záměrů podléhají posuzování, pokud se ve zjišťovacím řízení stanoví, že mohou mít významný vliv na životní prostředí,*

### Podstata vyjádření:

Dotčené území našich městských částí má být, jak je řečeno v úvodu, současně postiženo nejen rozšiřováním letiště Ruzyně, ale i výstavbou a provozem SZ segmentu SOKP v tzv. jižní variantě „J“. Se vši naléhavostí proto požadujeme, aby bylo posouzeno synergické působení hluku ze silniční a letecké dopravy a jeho dopady na zdravotní stav obyvatelstva. Zásadním vstupem by kromě medicínských závěrů s dostatečnou vypovídací schopností měla být též komplexní hluková mapa,

kteřá by poskytovala informaci o současném působení leteckého a silničního hluku a to informaci srozumitelnou pro občanskou veřejnost.

Stanovisko:

Požadované synergické působení je součástí studie hodnotící vlivy na veřejné zdraví, která je samostatnou přílohou předkládané dokumentace.

Podstata vyjádření:

Je vznesena domněnka, že existují souvislosti mezi nově uvažovanou vzletovou a přistávací drahou a variantou „J“ SOKP (nacházejí se prakticky v jedné ose) z hlediska provozních a strategických rizik a že může nastat potenciální „synergie“ havarijních či krizových stavů. Může dojít k efektu tzv. klamných světél při přistávacím manévru a záměně komunikace za letištní dráhu, k neadekvátní reakci řidiče na startující či přistávající letadlo apod. Podle našeho názoru je potřebné tyto souvislosti a možná rizika prověřit a vyhodnotit pro obě varianty SOKP (J,Ss)

Stanovisko:

Zpracovatelský tým dokumentace konstatuje, že v době vypracování jak oznámení, tak předkládané dokumentace není patrné, která varianta SOKP bude realizována, i když je celkem jasné negativní stanovisko MČ ve vztahu k variantě J. Právě z toho důvodu, že v době vypracování dokumentace EIA není známo konečné řešení SOKP v tomto území, jsou dle konzultací s příslušným úřadem pro proces posuzování vlivů zohledňovány obě možné varianty. Otázka řešení stavby z hlediska rizik, jako jsou klamavá světla, záměna komunikace za letištní dráhu apod. je věcí technického řešení obou staveb a nemohou být náplní procesu EIA na úrovni dostupných podkladů.

Podstata vyjádření:

Monitoring hluku – požadujeme okamžité zavedení trvalého monitoringu hluku včetně registrace přeletů letadel nad zastavěným územím městských částí uskutečněných mimo osu přistávacího koridoru stávající dráhy 06L/24R a on line zveřejňování naměřených dat na webových stránkách městských částí a České správy letišť

Stanovisko:

Z hlediska uvedeného požadavku platí shodné vyjádření k požadavku MČ Praha 6, na které na tomto místě odkazujeme.

Podstata vyjádření:

V záměru není obsaženo komplexní posouzení zatížení životního prostředí v oblasti našich městských částí především v porovnání s vedením silničního okruhu ve variantách „J“ a „Ss“

Stanovisko:

Rozhodujícím aspektem z hlediska velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí je otázka hlukové zátěže, méně významná je otázka imisní zátěže. Hodnocené varianty jak z hlediska hlukové studie, tak z hlediska rozptylové studie jsou náplní odpovídajících příloh, které jsou součástí předkládané dokumentace.

Podstata vyjádření:

Záměr neposuzuje celkovou problematiku povrchových vod v příslušných vodotečích v porovnání s vedením silničního okruhu ve variantách „J“ a „Ss“.

Stanovisko:

Zpracovatelé dokumentace konstatují, že problematika likvidace řešení všech odpadních vod byla jak v oznámení, tak v předkládané dokumentaci, dostatečně popsána a vyhodnocena.

Podstata vyjádření:

Ze záměru není zřejmé, zda je vůbec přijatelné z hlediska životního prostředí, aby veškerá letecká doprava byla koncentrována na letiště Praha Ruzyně a zda je toto řešení v souladu s celkovou dlouhodobou koncepcí letecké dopravy

Stanovisko:

Ze záměru jak v oznámení, tak v předkládané dokumentaci je celkem srozumitelně patrné, jaké jsou vyvolané nároky na dopravu související s provozem letiště, jakož i jaké jsou dopady leteckého provozu na širší zájmové území pro řešené časové horizonty. Je patrný i dopad do území při nerealizaci záměru v řešeném časovém horizontu, přičemž je nezbytné upozornit, že předpokládaná odbavovací kapacita letiště umožňuje odbavit predikovaný počet cestujících v roce 2012 i při stávajícím dráhovém systému.

Podstata vyjádření:

Ze záměru vyplývá vyhlášení nových ochranných hlukových pásem v okolí letiště. Městské části požadují podrobné zpracování návrhu nových hlukových pásem v rozsahu a podrobnosti odpovídající účelům správního řízení. Jako součást dopracování požadujeme i návrh systému kompenzací nového stavu provázeného zhoršením životního prostředí a změnou užívání staveb a objektů apod.

Stanovisko:

Návrh nového ochranného hlukového pásma je dokladován samostatnou přílohou 14 (Hlukové zóny a návrh ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně pro výhledový letecký provoz s paralelní RWY 06R/24L, T/Z-209/07) předkládané dokumentace. Zajištění splnění hlukových limitů pro vnitřní prostor chráněných staveb vyplývá ze zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a provádí se výhradně technickými prostředky. Nejedná se však o žádnou kompenzaci. K navržení kompenzace nenašel zpracovatelský tým žádnou oporu v legislativě. Kompenzační opatření mohou být výsledkem pouze vzájemných dobrých vztahů mezi provozovatelem letiště a dotčenými obcemi a městskými částmi hl.m.Prahy. Dle sdělení oznamovatele existují dva programy, z nich je možné čerpat dary zaměřené na prevenci a ochranu životního prostředí (dary z programu „Žijeme zde společně“), a na veřejně prospěšné účely a pomoc při rozvoji občanské společnosti (dary z programu „Dobré sousedství“). Městská část Praha - Suchdol se zapojila do obou programů. Systém kompenzací nového stavu provázeného zhoršením životního prostředí a změnou užívání staveb není náplní procesu EIA, ale musí být součástí právní úpravy české legislativy. Proto není součástí předkládané dokumentace.

Podstata vyjádření:

Je nastolena otázka nočního provozu a kompenzací provozu – ze záměru vyplývá, že jeho případnou realizací dojde ke zhoršení životního prostředí v městských částech a proto je požadováno před realizací vyřešit legislativní normou:

- zákaz komerčního nočního provozu letadel (od 22 hod do 6 hod)
- pravidelné roční finanční kompenzace do rozpočtu MČ za způsobené zhoršené životní prostředí odrážející počet přistávajících a startujících letadel, odrážející počet letadel, počet letadel nesplňujících hlukové a exhalační normy apod.

### Stanovisko:

Z hlediska procesu EIA je celkem jednoznačně patrné, že v rámci projednání záměru nelze cokoli řešit úpravou legislativních norem. Jak oznámení, tak právě předkládaná dokumentace sumarizuje vstupy a výstupy záměru do jednotlivých složek životního prostředí a vyhodnocuje velikost a významnosti vlivů na jednotlivé řešené složky životního prostředí a veřejné zdraví. Není a nemůže být věcí procesu EIA „legislativně řešit zákaz komerčního nočního provozu“, je však věcí dokumentace EIA dokladovat hlukovou zátěž v řešených variantách v noční době. Otázka legislativního řešení pravidelných ročních kompenzací do rozpočtu MČ za způsobené zhoršené životní prostředí taktéž nemůže být náplní procesu posuzování vlivů na životní prostředí – viz. výše.

### Podstata vyjádření:

Modely hluku firmy Techson vycházejí z teoretické osy koridoru startů a přistání a neodrážejí faktický stav (možno ho vyjádřit statisticky), při němž se letadla od této osy zejména v důsledku povětrnostních vlivů běžně odchyľují a vytvářejí tak určitý trychtýř, který rozšiřuje hlukem zasažené území. Požadujeme, aby tato skutečnost byla brána na zřetel.

### Stanovisko:

Definice dráhy letu pro přílety letadel nečiní potíže; nejméně 95 % letadel významných pro utváření hlukového pole na zemi přilétá nejméně ze vzdálenosti 10 km od příletového prahu v prodloužené ose RWY, se sklonem sestupové roviny ILS 3° a v předepsané konfiguraci letadla.

Pro odlety letadel z jednotlivých RWY letiště Praha Ruzyně předepisuje AIP CR, AD 2 LKPR [*Letecká informační příručka AIP CR, AD 2, LKPR – PRAHA/RUZYNE*] standardní tratě (SID, RNAV SID), vyznačené schematicky na následujícím obrázku. Tratě (RNAV SID) s odklonem od kursu RWY ve vzdálenosti asi 2 km od odletového prahu využívají vrtulové letouny. Distribuce odlétajících letadel do jednotlivých směrů se děje podle cílového letiště a procentuelní vytížení jednotlivých směrů lze s vysokou pravděpodobností stanovit.

Letecká informační příručka AIP CR, AD 2 LKPR definuje rovněž podmínky, které umožňují odchýlení od předepsaných tratí. Odchýlení od kursu RWY (zahájení prvního točení) se přípouští po minutí výšky 600 m nad úrovní letiště. Této výšky dosahují letouny v různé vzdálenosti od odletového prahu dráhy, v závislosti na výkonech a hmotnosti letadla, atmosférických podmínkách aj. Proudové dopravní letouny pokračují vesměs v kursu RWY do vzdálenosti nejméně 5 km od odletového prahu dráhy, poté využívají podmínek prostorové navigace a letí po své vlastní trajektorii k přidělenému navigačnímu bodu (VOR/DME). V případech, kdy je to nezbytné z hlediska zajištění minimálních rozestupů mezi letadly, se pro vzlety vrtulových dopravních letadel přípouští odklon od přímého směru (zahájení točení) již ve výšce pod 200 m nad zemí, což představuje vzdálenost asi 2 km od odletového prahu dráhy.

Skutečné trajektorie pro jednotlivé odlety tak nesledují definované standardní odletové tratě (SID, RNAV SID). Dochází ke značným nahodilým rozptylům, reálné trajektorie letu prakticky pokrývají celé území za bodem umožňujícím první točení po vzletu. Důsledek toho je rozšíření území ovlivněného hlukem jednotlivých přeletů.

Stopy letu na zemi, odpovídající reálným trajektoriím letu při současném provozu během delšího období, pokrývají velké území v okolí LKPR. Na obr. 5 ve „Studii hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní

RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“ (příloha 13) se toto území vyznačuje barevnými plochami, a dokládá se odděleně pro provoz na RWY 06/24 a na RWY 13/31. Obrázky jsou sestaveny na základě údajů ze sekundárního radaru LKPR.

Na základě podrobnějšího zkoumání velkého souboru reálných trajektorií letu je možno odvodit přibližné zákonitosti ve vedení jednotlivých trajektorií letu v území tak, aby letouny dosáhly přiděleného navigačního bodu v co možná nejkratší době. Pro současný letecký provoz a současnou konfiguraci dráhového systému LKPR lze odvodit nominální dráhy letu, které představují střední, nejčastěji využívané reálné trajektorie letu. Udávají se v kap. 6.2 přílohy 13, rozptyly reálných trajektorií letu se rovněž stanoví z rozboru radarových stop.

Dráhy letu pro výhledový letecký provoz z paralelní RWY 06R/24L se uvádějí v kap. 6.3 přílohy 13 na základě informací ŘLP s.p. Zároveň jsou připraveny optimalizované postupy pro přílety a odlety, jejichž cílem bude udržet přistávající a odlétající letadla v co nejpřesnějších letových tratích, odpovídajících standardním odletovým (SID) a příletovým (STAR) tratím minimálně v okruhu 12 km od letiště. Je to jedním z cílů „Projektu komplexního řešení hluku z leteckého provozu“, neboť kontrola odletových a příletových tratí je jednou z nejdůležitějších funkcí nového NTMS a je na ní založen i připravovaný systém zvláštního hlukového poplatku.

#### Podstata vyjádření:

Pro výpočet hlukové zátěže byly, byť zřejmě po dohodě s Hygienickou stanicí HMP a Krajskou hygienickou stanicí Středočeského kraje, použity dvě různé metodiky pro stanovení směrodatného leteckého provozu, jedna pro dráhu RWY 13/31 a druhá odlišná pro dráhu RWY 06/24. Tím jsou výsledky evidentně nesouměrné a dochází ke zkreslení interpretace vlivu hluku leteckého provozu. Požadujeme proto provedení modelových výpočtů dle všech tří předložených variant pro všechny dráhové směry

#### Stanovisko:

V době zpracování oznámení nebyly definovány podmínky charakteristického letového dne a proto byla výchozí data pro výpočet odvozena po dohodě s orgány hygienické služby jako vyšší z provozních limitů pro jednotlivé směry RWY. Na zjevnou nesymetrii zpracovatel opakovaně upozorňoval. V aktualizované hlukové studii (T/Z-208/07) odpovídají výchozí údaje o směrodatném leteckém provozu, použité ve výpočtu, požadavkům z nařízení vlády č. 148/2006 Sb. a Metodického návodu (MZ aj. OVZ-32.09-19.02.2007/6306), kterým se definuje charakteristický letový den pro vyjádření hlukové zátěže z leteckého provozu. Pro výpočet hlukové zátěže z leteckého provozu byl ve studii (T/Z-208/07) použit moderní numerický model zpracovaný programem CADNA A. Způsob odvození výchozích dat a výpočet hlukové zátěže je nyní jednotný pro všechny dráhy a jejich směry.

#### Podstata vyjádření:

Ne úplně jasným způsobem je v dokumentaci odražena skutečnost, že nemalý objem plánované přepravní kapacity bude s nejvyšší pravděpodobností tvořen noční nákladní dopravou (hovoří se o převzetí části nočního karga za letiště Frankfurt). Takto dopravené zboží bude nutno neprodleně naložit na kamiony a ještě v noci, nejpozději však následujícího dne, rozvézt po republice, příp. do dalších zemí. Hluková a emisní stopa této automobilové (a vlastní letecké) dopravy není podle našeho názoru dostatečně a zřetelně vyhodnocena a není ani jasné, jak se na přepravě celkového nákladu budou podílet zmíněné speciální, především noční lety a jak bude využíváno údajné „doložení“ běžných osobních dopravních letadel. Předmětná pasáž dokumentace o vlivu nákladní dopravy spočívá kromě toho,

obecně řečeno, na řadě nepevných předpokladů a podmínek zadaných pořizovatelem a vztahujících se opět pouze k horizontu r. 2010. Navíc dosud platný ÚP hl. města Prahy uvažoval s dostavbou letiště až po roce 2010 a s nákladní dopravou vůbec nepočítal. Záměr investora rozvoj letiště výrazně urychlit tak velice zpochybňuje předchozí analýzy dopravních zátěží a vyvolává potřebu přehodnotit celkové kapacitní požadavky na související dopravní síť a tím i nově posoudit vlivy stavby (staveb) na životní prostředí v dotčené oblasti zejména s důrazem na hlukové a emisní vlivy

#### Stanovisko:

Pro vývoj dopravy na komunikačním systému je jediným relevantním podkladem Dopravní prognóza letiště Praha – Ruzyně, aktualizace k roku 2013, která je doložena jako samostatná příloha předkládané dokumentace. Vstupy použité do této studie jsou komentovány ve vyjádřeních pod bodem 6) této kapitoly.

Součástí vyjádření pod bodem 9) jsou dále následující materiály:

- Ø vyjádření Národní hlukové observatoře
- Ø vyjádření Prof. MUDr. Jaroslava Kotulána, CSc.

Poznámka odpovědného zpracovatele dokumentace: z uvedených vyjádření je reagováno pouze na skutečnosti, které se týkají odborné stránky problému z hlediska posuzovaného záměru. Ostatní názory a vyjádření v těchto materiálech zůstanou ze strany zpracovatelů dokumentace bez komentáře (celý obsah vyjádření je doložen v příloze 16 předkládané dokumentace).

#### Podstata vyjádření:

Je citováno stanovisko prof. MUDr. Jaroslava Kotulána, CSc. k problematice synergického působení hluku:

- synergické hodnocení silničního a leteckého hluku na pohodu a zdraví obyvatelstva je nejen možné, ale přímo nezbytné, protože lidé, kteří jsou vystaveni obojímu hluku, budou vyšší hladinou postiženi nezávisle na tom, zda odborní pracovníci jsou ochotni synergický účinek posoudit,
- nemožnost synergického posouzení vlivu na obyvatelstvo nelze argumentovat Nařízením vlády č. 502/2000 Sb., tedy právním dokumentem, poněvadž jde o záležitost psychologickou a medicínskou,
- není také pravdivé tvrzení, že pro synergické hodnocení účinků silničního a leteckého hluku neexistují ve světové literatuře dostatečné podklady. I když tento problém není v mezinárodním měřítku jednotně vyřešen, je hojně diskutován a uveřejněné publikace v takovém případě nabízejí dostatečné možnosti přinejmenším orientačního zhodnocení změny pohody a zdravotního stavu obyvatelstva.

#### Stanovisko:

Zpracovatelský tým dokumentace k problematice synergických vlivů konstatuje, že Autorizační návod AN/15/04 k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku byl zveřejněn v lednu 2007. Tudíž i hodnocení synergických vlivů je podle tohoto autorizačního návodu možné zpracovávat až od doby platnosti tohoto návodu.



**10) Městská část Praha – Suchdol  
vyjádření občanů MČ Praha Suchdol  
č.j.: 428/05/s ze dne: 14.10. 2005**

***Hana a Oldřich Kořínkovi, Nad Spáleným Mlýnem 1098***

Podstata vyjádření:

Na základě informací ze Suchdolského věstníku 4/05, jsme se dočetli o plánované nové letové dráze na letišti v Ruzyni. V současné době jsme nad naším pozemkem v ulici Nad Spáleným mlýnem napočítali i 22 letadel za hodinu. Letadla způsobují nadměrnou hlučnost, která je neúnosná zvláště v nočních hodinách. V případě další letové dráhy se hlučnost mnohem zvýší a proto budeme požadovat, tak jak je v okolních obcích realizováno odhlučnění rodinných domků výměnou oken proti snížení hlučnosti.

Stanovisko:

Samostatnou přílohou předkládané dokumentace je příloha 14 – „Hlukové zóny a návrh ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně pro výhledový a letecký provoz s paralelní RWY 06R/24L, studie T/Z-209/07“, ze kterého je patrný návrh OHP. Stávající ochranné hlukové pásmo letiště bylo na území hl.m. Prahy vyhlášeno k 3.7.1998 územním rozhodnutím OÚR Magistrátu hl.m. Prahy č.j. 127080/98.

Ochranné hlukové pásmo letiště se zřizuje územním rozhodnutím o ochranném pásmu (§ 77 a následující stavebního zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění, a jeho účelem je chránit stavbu (letiště) před negativními vlivy okolí a chránit okolí letiště před negativními účinky leteckého provozu zejména v případech, kdy letecký provoz překračuje svými negativními vlivy hygienické limity hluku z leteckého provozu, stanovené v § 11 odst. (1) nařízení vlády č. 148/2006 Sb.

Překročení hygienického limitu hluku z leteckého provozu pro chráněný venkovní prostor, stanoveného v § 11 odst. nařízení vlády č. 148/2006 Sb., nelze řešit výjimkou (viz § 31, odst.1) zákona č. 258/2000 Sb. v platném znění. Opatřením, kterým se řeší překročení hygienických limitů hluku z leteckého provozu, je vyhlášení územního rozhodnutí o ochranném hlukovém pásmu (OHP). Na území uvnitř ochranného hlukového pásma letiště, vyhlášeného územním rozhodnutím příslušného správního úřadu, tedy mohou být hygienické limity hluku překročeny.

Pokud by hluk v ochranném hlukovém pásmu nebo jeho části přesahoval hodnoty, kdy ochranu obyvatel nelze řešit obvyklými prostředky stavební akustiky, může se ukázat potřeba územního opatření o stavební uzávěře (§ 97 stavebního zákona).

**Václav Vik, K Roztokům 82/7, Suchdol**

**Jan Kratochvíl, K Roztokům 536**

**Helena a Rudolf Kopeckých, K Roztokům 85/8**

**Vlastimila Mikolášová, Novosuchdolská 106/5, Suchdol**

**Lenka Žižková, K Roztokům 124/13**

**Hana a Jiří Čedíkovi, K Roztokům 114/13**

**Marta Procházková, K Roztokům 27/502**

Podstata vyjádření:

Zadavatel ani zpracovatel neuvádějí v oznámení žádná závazná omezení nebo limitující podmínky pro provoz letiště, které by zajistily, že vliv na životní prostředí nebude výrazně větší než se konstatuje v oznámení. Požadujeme stanovit dlouhodobě nepřekročitelné limity pro provoz drah a to zejména v nočních hodinách

a teprve následně posuzovat vliv na životní prostředí v okolí letiště. Posuzovaný vliv na životní prostředí podle stavu v roce 2010 bez vymezení omezujících podmínek pro další roky je neuvěřitelný a bezohledný přístup k obyvatelům všech dotčených obcí. Oznámení posuzuje vliv na životní prostředí při uváděné kapacitě 16,343 milionů cestujících při celkovém počtu 227570 pohybů letadel za rok, což jsou nezávazné předpokládané hodnoty, které mohou být ve skutečnosti podstatně vyšší. Z oficiálních podkladů ČSL uveřejňovaných v září 2005 jsou uvedeny prognózy vývoje cestujících a pohybu letadel pro rok 2004 – 2015, ze kterého vyplývá, že předpokládaný stav provozu v roce 2010 hodnocený v oznámení není stavem konečným. Již nyní je počítáno v prognóze pro rok 2015 s počtem cestujících 20,7 mil. a počtem pohybů letadel 278 000. Posuzovat vliv na životní prostředí pouze podle stavu v roce 2010, tedy za pět let, je nezodpovědné a nepřijatelné.

Provozem letiště, které slouží všem občanům ČR i zahraničním návštěvníkům, bude trvale poškozováno zdraví občanů dotčených obcí, dojde ke snížení kvality bydlení a bude nevratně snížena i hodnota nemovitosti. Očekáváme, že provozovatel letiště poskytne dostatečné garance, že ovlivnění životního prostředí nepřekročí přijatelnou mez a bude vést s představiteli dotčených obcí dialog o dlouhodobých podmínkách provozu letiště.

#### Stanovisko:

Zpracovatelský tým dokumentace zastává názor, že aktuálnost údajů o kapacitě a vytížení letiště je prvořadě věcí oznamovatele, kdy je predikce počtu cestujících upravována v souladu se skutečnými počty cestujících. Tato skutečnost je taktéž doložena ve vyjádření Letiště Praha, s.p., které je doloženo jako součást přílohy 3.

Hlukové zóny a návrh ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně pro výhledový letecký provoz s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/7-209/07 je samostatnou přílohou předkládané dokumentace. Tento návrh je zpracován k výhledovému roku 2020 při uvažovaném objemu 21,2 mil. přepravených cestujících a 274 000 pohybů za rok.

Lze konstatovat, že 15,4 mil cestujících ročně bude v roce 2012 odbaveno, ať dojde nebo nedojde k realizaci paralelní RWY. Tato skutečnost provedení respektive neprovedení záměru se odrazí pouze na výsledné hlukové zátěži vyplývající ze způsobu využití dráhového systému.

Bude-li záměr projednán a realizován, potom to bude na kapacity záměru uváděného pro rok 2012 s uvedeným ročním počtem pohybů letadel a ročním odbaveným počtem cestujících.

Pro další případné navýšení kapacity letiště nad procesem EIA projednané kapacity lze z pohledu procesu posuzování vlivů dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění uplatnit §4, odstavec 1), písmeno c.

Součástí dokumentace je „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“ (příloha 13). Tato studie obsahuje v kapitole 10. Návrh opatření ke snížení hluku po realizaci RWY 06R/24L. Příloha 3 obsahuje dále garance provozovatele letiště Praha – Ruzyně navržená opatření ke snížení hluku po zprovoznění RWY 06R/24L zavést do praxe a realizovat je.

#### Podstata vyjádření:

Je požadováno zajistit kontinuální měření hluku.

### Stanovisko:

V okolí letiště Praha – Ruzyně se až do konce roku 2006 provádělo průběžné měření hluku z leteckého provozu monitorovacím systémem z roku 1993, který měl 10 stacionárních monitorovacích stanic umístěných vesměs uvnitř obcí v okolí letiště, 1 stacionární stanici umístěnou v areálu letiště u motorového stání v blízkosti hangáru „F“ a 1 stanici mobilní. Monitoring hluku z leteckého provozu byl prováděn formou služby, poskytované Letišti Praha, s.p. firmou J\*D\*S.

Výsledky monitoringu hluku z leteckého provozu LKPR byly prezentovány na webových stránkách LP s.p. (<http://www.prg.aero>) v „*Hlukovém bulletinu*“ v těchto souborech:

§ Naměřené hodnoty  $L_{Aeq}$  (tabulky hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku  $L_{Aeq D}$  a  $L_{Aeq N}$  v intervalech denní a noční doby každého dne, měřené v 10 místech v okolí LKPR)

§ Překročení limitních hodnot  $L_{Amax}$  dle AIP ČR (tabulky hodnot maximálních hladin akustického tlaku  $L_{Amax}$ , měřených ve 3 vybraných místech měření, které překračovaly nastavenou limitní úroveň, sloužily od roku 2005 k uplatnění sankcí za jejich překročení).

Náhradou za přerušené průběžné monitorování hluku z leteckého provozu LKPR pro rok 2007 bylo, se souhlasem organizací provádějících státní zdravotní dozor (MHS HMP, KHS Středočeského kraje, Zdravotní ústav Praha), měření hluku podle projektu [50 - viz hluková studie z leteckého provozu]. Měření bylo využito k ověření hranic ochranného hlukového pásma a nového rozmístění monitorovacích stanic, a to na základě opakovaných přesnějších měření hluku pomocí mobilních měřících přístrojů, v souladu s metodikou vyhlášenou Hlavním hygienikem ČR [14].

Letiště Praha, s.p. se rozhodlo v průběhu roku 2006 zásadně inovovat systém monitorování hluku z leteckého provozu a letových tratí v souladu se světovými trendy. Požadavky na nový systém monitoringu vycházejí z projektu [51 viz hluková studie pro letecký provoz] a ze specifikace [52 viz hluková studie pro letecký provoz]. Technickým podkladem je Standard ISO [53 viz hluková studie pro letecký provoz]. Prvořadé cíle nového systému monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí jsou tyto:

- kontrola dodržení podmínek ochranného hlukového pásma (vyhlášených hranic OHP)
- kontrola dodržení hygienických limitů hluku pro chráněný venkovní prostor vně OHP LKPR
- kontrola dodržení mezních hodnot hluku pro jednotlivé přelety, stanovených provozovatelem LKPR
- kontrola dodržení dráhy letu (výška letu a bod pro zahájení točení po vzletu, výška letu pro přiblížení) a dalších provozních omezení
- sběr a ukládání dat o hluku a průvodních parametrech leteckého provozu pro další zpracování podle záměrů provozovatele (např. statistické informace o provozu a vývoji hlukové zátěže, o účinnosti zavedených protihlukových opatření apod.)
- numerické modelování hluku z leteckého provozu (hlukových zón) s využitím měřených dat pro varianty současného provozu a pro predikci.

Nový monitorovací systém ANOMS 8 výrobce firmy LOCHARD bude provozovat formou služby pro LKPR do roku 2018 tuzemská firma MaREXCOM, která vzešla z výběrového řízení. Od 1.10.2007 byl zahájen tříměsíční zkušební provoz, který

přejde od 1.1.2008 do provozu ostrého. Podstatnou změnou, která byla vyžadována Letištěm Praha, s.p. v rámci výběrového řízení, je možnost operátora provozovatele letiště Praha – Ruzyně bezprostředně využívat v nepřetržitém režimu H 24 veškeré funkce, které tento moderní, vysoce sofistikovaný systém nabízí. Letiště Praha, s.p. tak získalo jeden z nejdůležitějších nástrojů k řešení hlukové problematiky. Systém monitorování hluku z leteckého provozu a letových tratí (Noise and Track Monitoring System – NTMS) má 13 stacionárních stanic, na každé z nich je komplexní meteorologická jednotka, a 2 mobilní stanice.

Rozmístění: č.1 Jeneč  
č.2 Červený Újezd  
č.3 Unhošť  
č.4 Pavlov  
č.5 Hostivice  
č.6 Dobrovíz  
č.7 Kněževes  
č.8 Horoměřice – střed obce  
č.9 Přední Kopanina  
č.10 Horoměřice – JV okraj obce  
č.11 Řepy  
č.12 Řepy/Bílá Hora (rozhraní)  
č.13 Suchdol

Monitorovací stanice jsou umístěny s ohledem na provozování současného dráhového systému. Po zprovoznění paralelní dráhy budou některé přemístěny a případně dokoupen takový počet, aby zajistil ucelenou kontrolu provozování dráhového systému s paralelní dráhou (hluk z leteckého provozu a letové tratě).

Výsledky monitoringu hluku z leteckého provozu budou umístěny po spuštění ostrého provozu na webové stránce provozovatele letiště Praha – Ruzyně [www.prg.aero](http://www.prg.aero).

**11) Městská část Praha 8, odbor výstavby – odd. architekta městské části  
č.j.: 8420/ENV/710/05 ze dne: 6. října 2005**

Podstata vyjádření:

K uvedenému záměru nejsou připomínky

**12) Městská část Praha 8,  
odbor životního prostředí, Martin Cibulka, DiS.  
č.j.: OZP/2005/1321 ze dne: 19. října 2005**

Podstata vyjádření:

Z hlediska ochrany přírody a z hlediska odpadového hospodářství nejsou k záměru připomínky. Z hlediska ochrany ovzduší je uvedeno, že podle §48 odst. 2, písm.b) zákona 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, se k záměrům, které mohou ovlivnit čistotu ovzduší, vyjadřuje kraj v rámci samostatné působnosti.

**13) Městská část Praha – Dolní Chabry,  
Jaroslava Plevová, starostka MČ  
vyjádření ze dne: 14.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Jedná se o shodné vyjádření jako je vyjádření MČ Praha Suchdol.

Stanovisko:

Protože se jedná o společné vyjádření MČ Praha Dolní Chabry a MČ Praha Suchdol, je reakce zpracovatelů dokumentace shodná jako ke stanovisku MČ Praha Suchdol.

**14) Městská část Praha Ďáblice**

**Danuše Ševčíková, starostka**

**č.j.: 11664/2005/Šev/Mo ze dne: 4. 10. 2005**

Podstata vyjádření:

Letový koridor uvažované přistávací dráhy dle předloženého oznámení bude zasahovat do prostoru nad současně provozovanou skládkou společnosti A.S.A. s.r.o. v Praze – Ďáblicích. V případě letecké havárie a pádu letounu do prostoru skládky hrozí velká ekologická katastrofa, spočívající v prakticky neuhasitelném požáru.

Stanovisko:

Uvedené riziko samozřejmě nelze vyloučit obdobně jako tomu je i u jiných staveb, nad kterými jsou směřovány letové koridory. Základním předpisem k této problematice, který upravuje otázky bezpečnosti civilního letectví je zákon č.49/1997 Sb. o civilním letectví, který spolu s jeho prováděcími předpisy aplikuje na podmínky České republiky standardy a doporučení ICAO, obsažené v přílohách k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví. V souladu s § 31 odstavec 2 zákona o civilním letectví provozovatel letiště zpracoval a vydal LETIŠTNÍ POHOTOVOSTNÍ PLÁN letiště Praha Ruzyně, který stanovuje pravidla pro koordinaci činností různých letištních organizačních jednotek nebo služeb (jak provozovatele letiště, tak složek součinnostních, případně i uživatelských) a složek mimoletištních, které přispívají při řešení mimořádných událostí. Letištní pohotovostní plán je schválen generálním ředitelem a poslední aktualizace je platná od 1.3.2006.

Podstata vyjádření:

Další zvýšení hlukové zátěže výstavbou paralelní RWY bude pro občany naší MČ těžko akceptovatelné, už z toho hlediska, že již naplánované stavby silničního obchvatu Prahy, stavba 519 Suchdol-Březiněves a stavba 520 Březiněves – Horní Počernice znamenají významný nárůst hluku.

Stanovisko:

Součástí předkládané dokumentace je „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“. Z této studie je patrný také očekávaný vývoj akustické situace pro řešení časový horizont jak při provedení záměru, tak při jeho neprovedení. Území MČ Praha Ďáblice je v současnosti vystaveno hluku z jednotlivých přeletů letadel, avšak rozsáhlá měření hluku v okolí letiště z r. 2007 ani opakované hlukové studie nesignalizují v tomto území překročení limitu hluku pro letecký provoz. Je oprávněný předpoklad, že provedením záměru dojde k úpravě trajektorií letu a jejich dodržování bude kontrolováno. Hluková situace na území MČ Praha Ďáblice se výstavbou paralelní RWY 06R/24L nezhorší, naopak je vysoce pravděpodobné snížení dopadů hluku z přeletů.

**15) Úřad MČ Praha – Březiněves**  
**Ing. Jiří Haramul, starosta**  
**č.j.: 0500612/05 ze dne: 17.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Nesouhlasí se záměrem. Již v současnosti jsou v MČ Praha – Březiněves trvale překročeny normy hlukových limitů dle studie z roku 2004, vypracované firmou AKMEST – akustická měření a studie.

Stanovisko:

Pravděpodobně se jedná o hlukové limity týkající se automobilové dopravy. Velikost hlukové zátěže z leteckého provozu je doložena ve „Studii hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“. Území MČ Praha Březiněves je v současnosti vystaveno hluku z přeletů letadel (přilety na RWY 24), avšak rozsáhlá měření hluku v okolí letiště z r. 2007 ani opakované hlukové studie nesignalizují v tomto území překročení limitu hluku pro letecký provoz. Zmíněná studie AKMEST není zpracovateli známá a nelze se k ní vyjadřovat. Provedením záměru se však hluková situace na území MČ Praha Březiněves nezhorší, naopak je vysoce pravděpodobné snížení dopadů hluku z přeletů z důvodu zpřesnění trajektorií letu pro přilety letadel a jejich připravovaná kontrola dodržování.

**16) Městská část Praha 12**  
**Rada městské části**  
**usnesení č. 80.31.05 ze dne 4.10. 2005**

Podstata vyjádření:

MČ Praha 12 souhlasí s obsahem oznámení záměru na životní prostředí v další fázi procesu posuzování oznámením bez dalšího dopracování.

**17) Městská část Praha 13**  
**Bc. David Vodrážka, starosta městské části**  
**č.j.: 739/star/05 ze dne: 21.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Souhlasí se záměrem za těchto podmínek:

- zdokumentování nárůstu frekvence návazné dopravy na letiště a napojení na MHD, zejména trasy B metra
- prokázání snížení hlukové zátěže a zátěže spadu spalin na dráze RWY 13/31 při výstavbě paralelní dráhy
- vypracování studie na kompenzační opatření pro občany Prahy 13 při nárůstu návazné dopravy
- řešení kompenzací v případě překročení hlukového limitu
- prověření platnosti, resp. přehodnocení tzv. pásma hygienické ochrany
- v případě, že do roku 2010 nebude záměr uskutečněn a dojde nad územím Praha 13 k nárůstu leteckého provozu, čímž se podstatně zvýší i hladina hluku, bude po provozovateli letiště Praha – Ruzyně požadováno zainvestování zvukoizolačních opatření na objektech v lokalitě Stodůlky a Butovice, Praha 13.

Stanovisko:

Zpracovatelský tým dokumentace konstatuje, že jak hluková, tak rozptylová studie vychází z Dopravní prognózy letiště Praha Ruzyně, aktualizace k roku 2013, která konstatuje, že „*hlavním podkladem pro zpracování byly výsledky Komplexního*

*dopravního průzkumu v areálu letiště Praha - Ruzyně, údaje o očekávaném vývoji počtu leteckých cestujících, objemu přepravovaných nákladů a očekávaném celkovém počtu zaměstnanců firem sídlících v areálu letiště. Dále byly použity údaje z dalších průzkumů zajišťovaných ÚDI, statistických údajů Letiště Praha, s.p. (dříve ČSL s.p.), údajů ve Výhledové studii letiště Praha Ruzyně (Nikodem a partner, spol. s r.o., prosinec 2003). Kromě předpokládaného rozvoje letiště byly při výpočtech zohledněny i další rozvojové záměry v blízkém okolí letiště“.*

Z přílohy 8 (Rozptylová studie) předkládané dokumentace jsou patrné příspěvky provozu letiště v řešených variantách i pro zájmové území městské části Praha 13.

Samostatnou přílohou předkládané dokumentace je příloha 14 – „Hlukové zóny a návrh ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně pro výhledový a letecký provoz s paralelní RWY 06R/24L, studie T/Z-209/07“, ze kterého je patrný návrh OHP.

Lze konstatovat, že 15,4 mil cestujících ročně bude v roce 2012 odbaveno, ať dojde nebo nedojde k realizaci paralelní RWY. Tato skutečnost provedení respektive neprovedení záměru se odrazí pouze na výsledné hlukové zátěži vyplývající ze způsobu využití dráhového systému.

Bude-li záměr projednán a realizován, potom to bude na kapacity záměru uváděného pro rok 2012 s uvedeným ročním počtem pohybů letadel a ročním odbaveným počtem cestujících.

Pro další případné navýšení kapacity letiště nad procesem EIA projednané kapacity lze z pohledu procesu posuzování vlivů dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění uplatnit §4, odstavec 1), písmeno c.

Záměr vybudovat paralelní RWY 06R/24L vnáší významné změny do uspořádání letového provozu a s tím souvisí i změny v hlukové zátěži okolí letiště Praha Ruzyně. Další významnou změnou je novela legislativy na ochranu před hlukem z roku 2006 a v neposlední řadě je nutné přihlížet i k očekávanému nárůstu výkonů letiště Praha Ruzyně v příštím desetiletí. Stávající ochranné hlukové pásmo LKPR bude tudíž vyžadovat poměrně rozsáhlé úpravy.

Podnětem ke zpracování návrhu nového ochranného hlukového pásma relativně dlouhou dobu před zahájením provozu na nové paralelní RWY 06R/24L je požadavek doplnit soubor podkladů k územnímu řízení o návrh OHP LKPR, jak to požaduje novela stavebního zákona. Kromě toho, ze zkušenosti s vyhlásováním současně platného ochranného pásma je patrné, že proces územního řízení k ochrannému pásmu může být poměrně zdlouhavý.

Návrh ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně je vypracován v samostatné příloze 14 předkládané dokumentace. Nezbytné je však upozornit, že se jedná na úrovni procesu EIA o první (pracovní) podklad k jednání o vedení nové hranice OHP a o režimových opatřeních v pásmu, která mají za cíl dosáhnout shodu mezi všemi subjekty zúčastněnými v územním řízení.

**18) Městská část Praha 13**  
**starosta Bc. David Vodrážka**  
**č.j: 803/star/05 ze dne 2.11. 2005**

Podstata vyjádření:

Na základě předložené dokumentace k záměru výstavby paralelní dráhy na Letišti Praha – Ruzyně sdělují, že problematika dopravy pro období kolem roku 2010, je zpracována především pro oblast Ruzyně a nejbližšího území. Jelikož plánovaná výstavba vzletové a přistávací dráhy výrazně zvýší kapacitu letiště, dojde k nárůstu individuální i hromadné dopravy nejenom v řešeném území, ale i okolních městských částech. Na vyšší zatížení komunikační sítě v okolí letiště, v návaznosti na rozvoj letecké dopravy do roku 2010, který je větší, než předpokládal pro tento časový horizont platný ÚPn, hl.m. Prahy, upozorňuje ve svém stanovisku i ÚRM. V případě, že ve sledovaném období nebude vybudováno kvalitní kolejové spojení letiště s centrem hlavního města, lze očekávat, že intenzita dopravy spojená s předpokládaným rozvojem letiště se v Městské části Praha 13 projeví v následujících oblastech.

- individuální automobilová doprava – k nárůstu vozidel dojde především na Pražském okruhu, který pro individuální dopravu budou využívat nejen obyvatelé a organizace sídlící v Praze 13 a Řeporyjích, ale s předpokládaným rozvojem příměstských částí, i obyvatelé a organizace z těchto lokalit. S tím souvisí i navýšení dopravy na dalších dopravně významných pozemních komunikacích v MČ Praha 13, jako je např. Rozvadovská spojka, Jeremiášova ulice apod.
- Hromadná doprava – v případě, že do roku 2010 nebude dokončena výstavba kolejového spojení, zvýší se přepravní nároky na autobusové linky č. 100, která zajišťuje přímé spojení na trasu metra „B“ (Ruzyně – Zličín) a vlakových souprav na této trase. Část cestujících může využívat linku č. 225, která také navazuje na trasu metra „B“, v případě, že nebude realizován předběžný návrh společnosti ROPID na ukončení této linky v zastávce Ciolkovského, tzn., že by linka nezajišťovala obsluhu letiště.

Z výše uvedených důvodů požadujeme zpracování prognózy nárůstu intenzity dopravy individuální i hromadné a její vliv na zatížení pozemních komunikací na území městských částí Praha 13 a Praha – Řeporyje a na prostředky hromadné dopravy osob, především pak na trasu metra „B“. Dále požadujeme, aby do tohoto materiálu byla zapracována studie možných kompenzačních opatření pro obyvatele dotčených oblastí, při předpokládaném nárůstu návazné dopravy.

Stanovisko:

Možnosti kompenzačních opatření ve vztahu k ochrannému hlukovému pásmu byly již komentovány v předcházející části předkládané kapitoly, a proto na tyto pasáže odkazujeme.

Otázku dopravního řešení z hlediska časových termínů budování jednotlivých částí Pražského okruhu není ovlivnitelná předkládanou dokumentací, obdobně jako dořešení alternativního napojení letiště (kolejová doprava nebo metro). Proto je tento aspekt možné posoudit pouze rozsahem variant vyplývajících z materiálu „Dopravní prognóza 2005 letiště Praha – Ruzyně, Aktualizace k roku 2013“ (ÚDI, 2006, příloha 6 předkládané dokumentace) tak, jak je řešen v hlukové studii z pozemní dopravy a v rozptylové studii.



**19) Městská část Praha 17**  
**odbor územního rozvoje a investic**  
**Vlastislav Fencel, starosta**  
**č.j.: H/05/021718 ze dne: 5.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Se záměrem je vysloven souhlas.

**20) Obec Braškov**  
**František Haas, starosta**  
**č.j.: 413/05 ze dne: 4.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Obec Braškov je v uvedeném Oznámení zařazena do kategorie B. Po realizaci záměru dojde v obci jednoznačně ke zvýšení hlukové zátěže. Již v současné době zaznamenávají stížnosti občanů na obtěžování hlukem z leteckého provozu navíc v kombinaci s přilehlým sportovním letištěm. Obec je zatěžována i hlukem a imisemi ze silniční dopravy, z procházejících komunikací R/6, II/118 a III/0063. Vzhledem k tomu, že se podle tohoto Oznámení má zvýšit počet pohybů letadel prakticky během pěti let na dvojnásobek, je požadováno provedení dotazníkového průzkumu u obyvatel, zaměřeného na vnímání hluku z leteckého provozu. Dále je požadováno provádění pravidelného měření hluku minimálně dvakrát ročně v období květen až říjen, a to ve dnech, kdy letadla přelétávají nad obcí. Je požadováno doložit, že kumulace zdrojů hluku nepřekročí hodnoty stanovené zákonem. Současně požadují předložení výsledků kontrolních měření před realizací uvedeného záměru a po jeho dokončení. Podle výsledků požadují zajištění stavebně-technické úpravy objektů, které zajistí, že v nich nepřesáhnou hladiny hluku přípustných hodnot, aby byl tak minimalizován vliv na zdraví obyvatel ve smyslu zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví.

Stanovisko:

Problematika monitoringu hluku a tedy i měření hluku, jakož i problematika ochranného hlukového pásma a povinností oznamovatele ve vztahu k vyhlášenému ochrannému hlukovému pásmu již byly komentovány v předcházejících částech předkládané kapitoly.

**21) Město Buštěhrad**  
**Ing. Jitka Leflerová, starostka**  
**č.j.: 001766 ze dne: 10. 10. 2005**

Podstata vyjádření:

Město souhlasí se záměrem za těchto podmínek:

- vzhledem k tomu, že předkládaná hluková studie vychází z matematického leteckého provozu při realizaci RWY 06 R/24 L, bude nutno ověřit hlukové předpoklady studie reálným měřením hlukové hladiny v naší lokalitě
- v rozpočtových nákladech na realizaci díla je nutno uvažovat s finanční rezervou na dodatečná hluková opatření, pokud nebudou splněny hladiny hluku uváděné ve studii. Finanční rezerva pak bude využita v lokalitách, u kterých nebudou dodrženy hlukové předpoklady, např. pro bezplatnou výměnu oken s vyšší protihlukovou zábranou atd.

### Stanovisko:

Kontrolní měření hluku se uskutečnilo na podnět Ministerstva životního prostředí ČR (z května t.r. a později spisem č.j. 64286/ENV/06 ze dne 15.09.2006) a bylo urychleně realizováno tak, aby bylo možno využít soustředěného provozu na hlavní RWY 06/24 v době plánované uzávěry RWY 13/31, a zároveň i příznivé povětrnostní podmínky k měření hluku v té době. Jeho účelem bylo objektivní zjištění současné hlukové situace v okolí letiště, vyvolané leteckým provozem na letišti PRAHA RUŽYNE v roce 2006, k němuž se vztahuje dokládáný srovnávací stav v dokumentaci EIA. Organizaci, průběh a výsledky měření zevrubně popisuje zpráva TECHSON [*Kontrolní měření hluku z leteckého provozu na letišti PRAHA RUŽYNE v roce 2006. Zpráva TECHSON č. T/Z-205/2006, říjen 2006*]. Úplný soubor výsledků měření hluku je uložen v archivu TECHSON.

Měření hluku se uskutečnilo ve dnech 20. až 22. září 2006 ve spolupráci s externími spolupracujícími pracovišti AKUSTIKA s.r.o. (2 měřicí skupiny), EKOLA group, spol. s r.o. (5 měřících skupin) a AKUSTICKÉ CENTRUM (2 měřicí skupiny). Pro měření hluku bylo vybráno 9 měřících míst (MM), z toho 4 jsou v zóně východně od LKPR (přiletý na RWY 24) a 5 míst leží západně od LKPR (v zóně odletu z RWY 24). Dvě z těchto míst byla situována v ose projektované RWY 06R/24L, v místech současným leteckým provozem na RWY 06/24 dotčených jen okrajově. Vybraná měřící místa jsou následující:

MÍSTO Č.	LOKALITA	POZN.:
MM 1	Horoměřice - Za humny (Z okraj obce)	v ose letu
MM 2	Statenice - chaty (J okraj obce)	700m S od osy letu
MM 3	Přední Kopanina - K Prelátům	500 m J od osy letu
MM 4	Dobrovíz, J okraj obce	1 150 m od osy letu
MM 5	Jeneč , ul. Bratří Nováků	650 m J od osy letu
MM 6	Pavlov – u statku	450 m S od osy letu
MM 7	Pavlov – křižovatka Č. Újezd	v ose letu
MM B1	Nebušice, S okraj obce	v ose RWY 24L
MM B2	Jeneč, ul. U Lesíka	v ose RWY 24L

Měření bylo v každém ze tří měřících dnů organizováno do dvou časových intervalů, stanovených podle letového plánu pro přiletý a odletý letadel tak, aby v době měření bylo zaznamenáno co nejvíce hlukových událostí spojených s přelety. Celková doba měření pro každé MM byla 27 hodin, během ní bylo zaznamenáno v každém MM okolo 400 přeletů. V době měření byla v provozu pouze RWY 06/24, asi z poloviny doby měření probíhal provoz ve směru RWY 24. Asi polovina měřených hlukových událostí v každém místě měření odpovídala ARR, resp. DEP. Při zpracování výsledků měření byla změna směru stanicemi plně respektována. Výsledky měření korespondují s teoretickými výsledky výpočtů, proto lze rozsah provedeného měření z hlediska výběru měřících míst považovat za postačující.

Obdobný rozsah měření ve stejných lokalitách byl proveden po dohodě s oběma krajskými hygienickými stanicemi, které mají kompetence v oblasti hluku z leteckého provozu, ve třech etapách v roce 2007 jako náhrada za ukončený kontinuální monitoring hluku k 31.12.2006 a potvrdil výsledky měření z roku 2006.

Problematika protihlukových opatření v OHP byla již komentována v předcházejících částech této kapitoly.

## **22) Obec Červený Újezd**

**Vladimír Pacovský, starosta**

**č.j.: 649/05 ze dne: 12.10. 2005**

### Podstata vyjádření:

Je požadováno dopracování hlukové studie v tomto rozsahu:

- doplnění údajů o hlukovém pozadí obce Červený Újezd dotčené leteckým provozem
- posouzení vlivu hluku z leteckého provozu na rozvoj obce a dopad hluku na zdraví obyvatel
- doplnění prognózy vývoje leteckého provozu po roce 2010 a související dopad na hlukovou zátěž širšího okolí letiště
- zpracování protihlukových opatření
- je požadováno zvážit výstavbu zmiňované dráhy s ohledem na znovuotevření otázky využití vojenského areálu Milovice na výstavbě letiště

### Stanovisko:

Součástí dokumentace je „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“ (příloha 13). Z mapových příloh č.1 až 9 je patrný rozsah hlukové zátěže i ve vztahu k obci Červený Újezd. Prognóza vývoje je předběžně řešena návrhem nového OHP při realizaci paralelní RWY, kdy je uvažováno s kapacitami letiště kolem roku 2020.

Požadavek variantního umístění dráhy v lokalitě Milovice není předmětem předkládané dokumentace, protože takové řešení je mimo rámec oznamovatele záměru.

## **23) Obec Dobrovíz, okres Praha – Západ**

**Jiří Šesták, starosta**

**č.j.:420/2005 ze dne: 1.11. 2005**

### Podstata vyjádření:

K záměru není připomínek, pouze v budoucnu je požadováno celkové přehodnocení současně platných vyhlášených hlukových pásem v katastrálním území Dobrovíz. Jak vyplývá z výhledové akustické studie, v obci Dobrovíz by mělo dojít ke snížení hlučnosti způsobené leteckým provozem. Požadují zmenšení hlukového pásma B v katastrálním území Dobrovíz, čímž by se umožnila další výstavba, která je potřebná pro rozvoj obce, který je vzhledem k současným hlukovým pásmům téměř nemožný.

### Stanovisko:

Návrh ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně je vypracován v samostatné příloze 14 předkládané dokumentace. Z mapového podkladu označeného písmenem D v této příloze je patrný jak rozsah stávajícího ochranného pásma, tak i hranice navrhovaného ochranného pásma. V souvislosti se změnou legislativy, uvažovaném minimálním využití vedlejší RWY 13/31 po zprovoznění paralelní dráhy i nově navrhovaným režimům v OHP mohl být požadavek obce Dobrovíz v příloženém návrhu OHP splněn. Nezbytné je však upozornit, že se jedná na úrovni procesu EIA o první (pracovní) podklad k jednání o vedení nové hranice OHP a o režimových opatřeních v pásmu, která mají za cíl dosáhnout shodu mezi všemi subjekty zúčastněnými v územním řízení.

**24) Obecní úřad Drahelčice**  
**Jitka Humlová, starostka**  
**č.j.: 382/05 ze dne: 5.10. 2005**

Podstata vyjádření:

K záměru nejsou připomínky za předpokladu, že se výše hluku v obci podstatně nezvýší.

**25) Obec Horní Bezděkov**  
**Věra Kostečková, starostka**  
**č.j.: 161/2005/Ko ze dne: 14.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Častý letecký provoz velmi ovlivňuje výstavbu rodinných domů v obci. Zájemci o výstavbu v lokalitě obce mají jako prioritu dotaz na četnost letů nad obcí, která již v současné době odrazuje případné zájemce o výstavbu, což narušuje naplnění územního plánu obce.

Stanovisko:

Součástí dokumentace je „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“ (příloha 13). Z mapových příloh č.1 až 9 je patrný rozsah hlukové zátěže i ve vztahu k obci Horní Bezděkov.

**26) Obec Horoměřice**  
**Václav Kášek, starosta**  
**č.j.: 1573/05 ze dne: 7.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Je požadováno, aby dokumentace závazně stanovila dopravní trasy všech vozidel obsluhujících stavbu RWY 06 R/24 L a všechny stavby s ní související. Je vyjádřen nesouhlas, aby tato doprava nebo její část byla uskutečněna po silnicích II/240 a III/2404.

Stanovisko:

Proces posuzování vlivů na životní prostředí výrazně předchází případné další projektování stavby, a to včetně plánu organizace výstavby, který je zpřesňován až po výběru zhotovitele stavby. V době, kdy probíhá proces posuzování vlivů není znám zhotovitel stavby, nejsou relevantní mechanismy a způsob jejich nasazení na staveništi ani způsob odstraňování odpadů respektive odvážení výkopové zeminy a návoz stavebního materiálu. Návrhy předkládané projektantem záměru pouze navrhuje některé možné přístupové trasy. V průběhu procesu EIA u takto rozsáhlé stavby nejsou ještě ani k dispozici detailnější bilance hmot, a tudíž tedy ani konečné vyvolané přepravní nároky související se stavbou jakož i přepravní směry, které právě závisí na vybraném zhotoviteli stavby. Jedná se o určitou oblast rizik a nejistot, kterých si je zpracovatelský tým dokumentace vědom a proto jsou v příslušné kapitole dokumentace formulována doporučení v tom smyslu, aby v dalších stupních projektové dokumentace byly specifikovány všechny komunikace, které budou využívány v etapě výstavby a předpokládané objemy přepravovaných stavebních hmot na těchto komunikacích a tento materiál byl předložen příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví. **Současně je požadováno, aby dodavatel stavby byl**

**povinen přepravní trasy projednat s dotčenými obcemi**, případně respektovat požadavky směřující k eliminaci narušování faktorů pohody dle požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví. Současně je jako preventivní nástroj doporučeno, aby před zahájením stavby po výběru přepravních tras bylo provedeno místní šetření o stavu používaných komunikací s tím, že dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu. Tuto skutečnost je požadováno potvrdit místním šetřením po ukončení stavby tak, aby bylo podchyceno případné poškození těchto komunikací v důsledku stavby.

Obdobné riziko bez znalosti zhotovitele stavby a nasazení jeho stavební techniky je v oblasti posouzení akustické situace v etapě výstavby, a to jak ve vztahu k nejbližším objektům obytné zástavby ve vztahu ke staveništi, tak i z hlediska konečného výběru přepravních tras. Proto jako další preventivní opatření je formulováno doporučení, aby součástí dokumentace pro územní řízení byl výpočet hluku ze stavební činnosti v souladu s NV č.148/2006 Sb, který bude vycházet z předběžného návrhu POV stavby a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů a který bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby jak ve vztahu k nejbližším objektům obytné zástavby, tak i ve vztahu k přepravním trasám. Dále je doporučeno, aby aktualizace hlukové studie byla provedena po výběru zhotovitele stavby a stanovení konečných přepravních tras a aby tato studie byla předložena orgánu ochrany veřejného zdraví. Dále je požadováno, aby veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány v obytné zástavbě pouze v denní době.

V předkládané dokumentaci je tento požadavek respektován ve smyslu doporučení , aby v další projektové přípravě byly navrženy takové přístupové cesty ke staveništi, které by nebyly ve významném kontaktu s obytnou zástavbou.

#### Podstata vyjádření:

Po zkušenostech, kdy provozní obsluha letiště pozemní dopravou je pro některé obce a MČ větší zátěží než pohyb letadel je požadováno aby stát zajistil v předstihu před zahájením provozu na RWY 06 R/24 L realizaci všech plánovaných a uvažovaných dopravních staveb souvisejících s dopravou v okolí letiště.

Zejména se to týká:

- Pražského okruhu, úseku Ruzyně-Březiněves, stavby 518 a 519
- Přeložky silnice II/240 s vyústěním na R7 – Slánskou
- Dokončení R6 v úseku Praha-Braškov
- Trasy A metra
- Rychlodráhy Praha – Kladno
- Kruhového objezdu na křižovatce silnic II/240 a III/2411

Hodnocení vlivů by mělo posoudit několik základních variant při realizaci a nerealizaci uvedených staveb.

#### Stanovisko:

Jakkoliv lze požadavek na realizaci staveb souvisejících s dopravou v okolí letiště považovat ze strany obce za oprávněný, je patrné že není v rámci možností probíhajícího procesu EIA tento požadavek zajistit. Je zřejmé, že realizace

navrhovaných staveb může změnit intenzitu a směry vyvolané dopravy související s provozem letišťem.

Otázka dopravního řešení z hlediska časových termínů budování jednotlivých uvedených staveb není ovlivnitelná předkládanou dokumentací, obdobně jako dořešení alternativního napojení letiště (kolejová doprava nebo metro). Proto je tento aspekt možné posoudit pouze rozsahem variant vyplývajících z materiálu „Dopravní prognóza 2005 letiště Praha – Ruzyně, Aktualizace k roku 2013“ (ÚDI, 2006, příloha 6 předkládané dokumentace) tak, jak je řešen v hlukové studii z pozemní dopravy a v rozptylové studii. Kombinace v tomto materiálu uvedených variant zohledňuje i skutečnost, že predikovaný objem 15,4 mil. odbavených cestujících může být realizován jak bez posuzované RWY, tak i bez některých částí komunikačního systému respektive alternativní dopravy na letiště.

Podstata vyjádření:

Na základě předpokládané změny režimu provozování drah a stávající hlukové situace je požadováno, aby byl vypracován návrh nových ochranných hlukových pásem a to pro nejnepříznivější hlukové stavy.

Stanovisko:

Návrh ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně je vypracován v samostatné příloze 14 předkládané dokumentace. Z mapového podkladu označeného písmenem D v této příloze je patrný jak rozsah stávajícího ochranného hlukového pásma, tak i hranice nově navrhovaného ochranného pásma, vycházející z hlukové situace k roku 2020.

Podstata vyjádření:

Je požadováno, aby monitorování hluku pro stávající i nový dráhový systém bylo průběžně bezodkladně dostupné všem subjektům, které o to projeví zájem. Stejně by měly být dostupné také informace o sankcích za nedodržování předepsaných postupů a hlukových limitů.

Stanovisko:

V okolí letiště Praha – Ruzyně se až do konce roku 2006 provádělo průběžné měření hluku z leteckého provozu monitorovacím systémem z roku 1993, který měl 10 stacionárních monitorovacích stanic umístěných vesměs uvnitř obcí v okolí letiště, 1 stacionární stanici umístěnou v areálu letiště u motorového stání v blízkosti hangáru „F“ a 1 stanici mobilní. Monitoring hluku z leteckého provozu byl prováděn formou služby, poskytované Letišti Praha, s.p. firmou J\*D\*S.

Výsledky monitoringu hluku z leteckého provozu LKPR byly prezentovány na webových stránkách LP s.p. (<http://www.prg.aero>) v „*Hlukovém bulletinu*“ v těchto souborech:

- § Naměřené hodnoty  $L_{Aeq}$  (tabulky hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku  $L_{Aeq D}$  a  $L_{Aeq N}$  v intervalech denní a noční doby každého dne, měřené v 10 místech v okolí LKPR)
- § Překročení limitních hodnot  $L_{Amax}$  dle AIP ČR (tabulky hodnot maximálních hladin akustického tlaku  $L_{Amax}$ , měřených ve 3 vybraných místech měření, které překračovaly nastavenou limitní úroveň, sloužily od roku 2005 k uplatnění sankcí za jejich překročení).

Náhradou za přerušené průběžné monitorování hluku z leteckého provozu LKPR pro rok 2007 bylo, se souhlasem organizací provádějících státní zdravotní dozor (MHS HMP, KHS Středočeského kraje, Zdravotní ústav Praha), měření hluku podle

projektu „*Návrh náhradního způsobu měření hluku z leteckého provozu - TECHSON 2007*“. Měření bylo využito k ověření hranic ochranného hlukového pásma a nového rozmístění monitorovacích stanic, a to na základě opakovaných přesnějších měření hluku pomocí mobilních měřicích přístrojů, v souladu s Metodickým návodem pro měření a hodnocení hluku z leteckého provozu, vydaným Hlavním hygienikem ČR .

V průběhu roku 2006 se Letiště Praha, s.p. rozhodlo zásadně inovovat systém monitorování hluku z leteckého provozu a letových tratí v souladu se světovými trendy. Požadavky na nový systém monitoringu vycházejí z projektu „*Projekt monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí v okolí letiště Praha Ruzyně - TECHSON 2001*) a ze specifikace „*Technické požadavky na systém monitorování hluku a dráhy letu při leteckém provozu na letišti PRAHA RUZYNE - TECHSON 2005*“. Technickým podkladem je Standard ISO/ICD 20906.

Prvořadé cíle nového systému monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí jsou tyto:

- kontrola dodržení podmínek ochranného hlukového pásma (vyhlášených hranic OHP)
- kontrola dodržení hygienických limitů hluku pro chráněný venkovní prostor vně OHP LKPR
- kontrola dodržení mezních hodnot hluku pro jednotlivé přelety, stanovených provozovatelem LKPR
- kontrola dodržení dráhy letu (výška letu a bod pro zahájení točení po vzletu, výška letu pro přiblížení) a dalších provozních omezení
- sběr a ukládání dat o hluku a průvodních parametrech leteckého provozu pro další zpracování podle záměrů provozovatele (např. statistické informace o provozu a vývoji hlukové zátěže, o účinnosti zavedených protihlukových opatření apod.)
- numerické modelování hluku z leteckého provozu (hlukových zón) s využitím měřených dat pro varianty současného provozu a pro predikci.

Nový monitorovací systém ANOMS 8 výrobce firmy LOCHARD bude provozovat formou služby pro LKPR do roku 2018 tuzemská firma MaREXCOM, která vzešla z výběrového řízení. Od 1.10.2007 byl zahájen tříměsíční zkušební provoz, který přejde od 1.1.2008 do provozu ostrého. Podstatnou změnou, která byla vyžadována Letištěm Praha, s.p. v rámci výběrového řízení, je možnost operátora provozovatele letiště Praha – Ruzyně bezprostředně využívat v nepřetržitém režimu H 24 veškeré funkce, které tento moderní, vysoce sofistikovaný systém nabízí. Letiště Praha, s.p. tak získalo jeden z nejdůležitějších nástrojů k řešení hlukové problematiky. Systém monitorování hluku z leteckého provozu a letových tratí (Noise and Track Monitoring System – NTMS) má 13 stacionárních stanic, na každé z nich je komplexní meteorologická jednotka, a 2 mobilní stanice.

Rozmístění: č.1 Jeneč  
                  č.2 Červený Újezd  
                  č.3 Unhošť  
                  č.4 Pavlov  
                  č.5 Hostivice  
                  č.6 Dobrovíz  
                  č.7 Kněževes  
                  č.8 Horoměřice – střed obce  
                  č.9 Přední Kopanina

- č.10 Horoměřice – JV okraj obce
- č.11 Řepy
- č.12 Řepy/Bílá Hora (rozhraní)
- č.13 Suchdol

Monitorovací stanice jsou umístěny s ohledem na provozování současného dráhového systému. Po zprovoznění paralelní dráhy budou některé přemístěny a případně dokoupen takový počet, aby zajistil ucelenou kontrolu provozování dráhového systému s paralelní dráhou (hluk z leteckého provozu a letové tratě).

Výsledky monitoringu hluku z leteckého provozu budou umístěny po spuštění ostrého provozu na webové stránce provozovatele letiště Praha – Ruzyně [www.prg.aero](http://www.prg.aero).

Jak již bylo uvedeno v předcházející části předkládané kapitoly, „on-line“ předávání monitoringu různým subjektům je z bezpečnostních důvodů nemožné. Monitorovací systém leteckého hluku a letových tratí (NTMS) pracuje s informacemi z pozemních radarových systémů letiště i radarovými daty přímo z letícího letadla. V daleké budoucnosti lze uvažovat o zobrazování letů letadel s časovým zpožděním. Převádění celého kontrolního procesu systému monitoringu na web oznamovatele je však finančně značně náročné a není běžné ani u největších evropských letišť. Každopádně požadavek na vyřešení způsobu co nejaktuálnějšího a nejširšího předávání informací o monitorování hluku z leteckého provozu a letových tratí bude splněn při uvedení NTMS do ostrého provozu od 1.1.2008. Systém sankcí za nedodržování předepsaných postupů a hlukových limitů je v souvislosti s činností nového NTMS připravován.

#### Podstata vyjádření:

Je požadováno, aby kapacita retencí ČOV i ČKV, potřebná pro celý záměr a stávající letiště, byla plně k dispozici již v průběhu postupně realizovaných odvodňovacích ploch a produkce splašků

#### Stanovisko:

Proces posuzování záměru „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění byl již ukončen vydáním závěrů zjišťovacího řízení pod zn.: S-MHMP-062663/2007/OOP/VI/EIA/325-2/Žá. Závěr zjišťovacího řízení na „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ je doložen v příloze 9 předkládané dokumentace. Že se jedná o podmiňující stavbu ve vztahu k předkládanému záměru bylo jak z oznámení tak i z předkládané dokumentace patrné. Realizace by měla být zahájena v roce 2009.

#### Podstata vyjádření:

Je, konstatováno, že vedle dokonale ošetřeného rizika úniku kapalin je také třeba instalovat odsávání par pohonných hmot.

#### Stanovisko:

Proces posuzování záměru „Nádrže LPH Letiště Praha - Ruzyně“ dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění byl již ukončen vydáním závěrů zjišťovacího řízení pod zn.: MHMP-064929/2005/OZP/VI/EIA/131-2/Be.

Zpětný odvod par pohonných hmot se dle § 1 a § 18, Vyhlášky č. 355/2002 Sb., která je prováděcí vyhláškou zákona č. 86/2002 Sb. o ochraně ovzduší, vyžaduje pouze u těch pohonných hmot, jejichž tlak nasycených par je při 20 °C větší nebo rovno 1,32 kPa, tedy pro automobilové benzíny. Pro letecký petrolej JET A1 byl v laboratořích České rafinerické stanovena tenze par pouze 0,1 kPa, tedy hluboko pod zákonem



stanovenou mezí. Instalace zpětného odvodu par či rekuperačních jednotek na nádržích LPH je z hlediska zákona zbytečná a neefektivní.

U čerpacích stanic APH v areálu letiště Praha Ruzyně (APH SEVER, JIH a Parking C) jsou samozřejmě instalována zařízení ke zpětnému odvodu benzínových par tak, jak to vyžaduje zákon o ochraně ovzduší a prováděcí předpisy. Účinnost těchto zařízení je v souladu se zákonem každoročně kontrolována autorizovaným měřením

Podstata vyjádření:

Jako součást kompenzací za zvýšenou hlukovou zátěž území požadujeme realizaci biokoridoru a izolační zeleně v rozsahu ochranných hlukových pásem (i navržených) podle územního plánu obce Horoměřice.

Stanovisko:

Dle sdělení oznamovatele existují dva programy, z nichž je možné čerpat dary zaměřené na prevenci a ochranu životního prostředí (dary z programu „Žijeme zde společně“), a na veřejně prospěšné účely a pomoc při rozvoji občanské společnosti (dary z programu „Dobré sousedství“). Obec Horoměřice je zapojena do obou programů a může v rámci předkládaných projektů postupně budovat biokoridor i izolační zeleň.

## **27) Město Hostivice**

**Ing. Jiří Pelc, starosta**

**č.j.: 5429/1/05 ze dne: 5.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Je požadováno doplnění další varianty řešení spočívající v provozu dráhy 06 R/24 L výhradně v režimu přistávání zejména ve směru 24 L (tj. od východu) a vyloučení nočního provozu na této dráze. Tuto variantu je třeba plně vyhodnotit z hlediska vlivů na životní prostředí.

Odůvodnění: Nárůst provozu na letišti Praha Ruzyně je považováno za daný fakt, všechny předkládané varianty vycházejí z této prognózy. Možnost zastavení rozvoje letiště na určité kapacitě se nepřipouští. Nabízen je pouze výběr mezi nerealizací záměru (což by bylo doprovázeno zrušením některých opatření na ochranu veřejného zdraví v okolí letiště a v krajním případě i zprovozněním staré dráhy 04/22, která vede přímo přes Hostivice). a realizací záměru v jedné variantě. Není sporu o umístění dráhy, pro hodnocení vlivu stavby je však rozhodující provozní režim dráhy. Pro Hostivici je pravděpodobně nejpříznivější varianta provozu požadovaná ke zpracování a posouzení, která zřejmě byla uvažována při dřívějších přípravách záměru. Nebyla však součástí oznámení a město Hostivice tedy nemá možnost objektivního srovnání všech variant, které přicházejí v úvahu.

Stanovisko:

Oznamovatelem zadané varianty pro vyhodnocení leteckého provozu zejména z hlediska hluku vycházejí z provozních podmínek stávajícího a případného budoucího dráhového systému a stávajícího respektive očekávaného počtu pohybů letadel na dráhovém systému. Vyhodnocení hlukového dopadu provozního využití dráhového systému v předkládané dokumentaci, na který navazují i varianta k roku 2020 a návrh nového OHP předcházelo vyhodnocení různého provozního využití jednotlivých směrů dráhového systému s paralelní dráhou včetně nočního provozu. Varianta rozpracovaná v níže uvedené hlukové studii k předpokládanému roku zprovoznění paralelní dráhy 2012 byla z provozního a hlukového hlediska optimální.

Proto se všechna vyhodnocení dopadů záměru výstavby paralelní dráhy požadovaných dokumentací EIA vztahují na dané „optimální“ provozní využití (jak z provozního tak hlukového hlediska) jednotlivých směrů dráhového systému s paralelní dráhou. Toto vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na obyvatelstvo v souvislosti s leteckým provozem je řešeno v příloze 13 „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“. Součástí této přílohy je i Dodatek C: **Opatření ke snížení hluku z provozu letiště Praha Ruzyně garantovaná provozovatelem letiště (LP s.p.)**, kde je výslovně uvedeno:

*Provozovatel letiště Praha Ruzyně - Letiště Praha s.p. - garantuje zavedení následujících opatření ke snížení hluku, navržených v kapitole 10 této hlukové studie. Garance je projednána v odborném orgánu provozovatele LKPR (záznam z jednání ze dne 23.3.2007) a předložena v písemné formě. Opatření ke snížení hluku se vztahují na provoz po výstavbě paralelní RWY 06R/24L LKPR.*

- Omezení hluku z nočního provozu:
  - RWY 13/31 a RWY 06R/24L budou uzavřeny pro noční provoz, s výjimkou následujících případů :
    - Ø vzlet nebo přistání z/na RWY 06R/24L bude možné pouze v případě, že RWY 06L/24R je uzavřena pro vzlety a přistání
    - Ø vzlet nebo přistání z/na RWY 13/31 bude možné pouze v případě, že obě RWY 06/24 jsou uzavřeny pro vzlety a přistání nebo pokud to bude nutné z důvodu bezpečnosti letu
  - do nočního provozu LKPR budou přípouštěna pouze letadla o MTOW do 100 t, vyhovující hlukové kategorii 1 a 2, resp. letadla o MTOW nad 100 t vyhovující hlukové kategorii 1
  - rozsah leteckého provozu v noční době bude vývojem nadále omezen v rozsahu již zavedené hlukové kvóty
  - letový provoz v noční době bude plánován tak, aby nedošlo k překročení zavedené hlukové kvóty
  - motorové zkoušky v noční době budou omezeny na nezbytné minimum a budou prováděny pouze na motorovém stání s protihlukovým vybavením
- Preference drah pro vzlety a přistání
  - RWY 06L/24R bude primárně používána pro vzlety
  - RWY 06R/24L bude primárně používána pro přistání
  - RWY 13/31 nebude za standardního provozu pro vzlety a přistání používána
  - vzlety a přistání z a na RWY 13/31 budou možné pouze v případech, kdy je buď RWY 06L/24R nebo RWY 06R/24L uzavřena pro vzlety a přistání nebo pokud to bude nutné z důvodu bezpečnosti letu

Dále jsou v tomto dodatku specifikována opatření z hlediska standardních příletových a odletových tratí (STAR a SID), z hlediska postupů pro vzlety a přistání, ve vztahu k pozemním operacím letadel, technická opatření a opatření ve vztahu k využití systému monitoringu hluku.

Celkově lze tedy shrnout, že po provedené optimalizaci využití dráhového systému letiště Praha Ruzyně s dvojicí paralelních drah se v aktualizované hlukové studii (T/Z-208/07) uvažuje jediná provozní varianta, předpokládající uzavření RWY 06R/24L v noční době a využití RWY 06R/24L převážně k příletům. Nelze však vyloučit nutnost využít novou RWY 06R/24L po časově omezenou dobu k plnému provozu v obou směrech, např. v době odstávky RWY 06L/24R z důvodu údržby,

oprav a rekonstrukcí. Rovněž je provozně nezbytné uvažovat přílety na RWY 06R, pokud to budou atmosférické podmínky (východní proudění) vyžadovat. Uvažovaný rozsah provozu na RWY 06R/24L, který by zatěžoval Hostivice hlukem, bude nezbytným provozním minimem a proto se uvádí jako jediná předkládaná varianta. Její dodržení podporují garantovaná opatření ke snížení hluku letiště Praha Ruzyně. Část intravilánu města Hostivice je navržena do OHP, o konečné hranici se bude s městem jednat. Na území OHP budou provedena protihluková opatření.

#### Podstata vyjádření:

Je požadováno vyhodnocení hlukové zátěže vyjádřené maximální hladinou hluku  $L_{Amax}$  pro všechny studované provozní situace předpokládající provoz dráhy 06R/24L, se zvláštním zaměřením na vyhodnocení tohoto parametru v části města Jeneček, a vyhodnocení skutečných maximálních hodnot hlukové zátěže dosahovaných v současnosti v okolí dráhy 06/24.

#### Stanovisko:

Nařízení vlády ČR č. 148/2006 Sb., kterým se stanoví hygienické limity a způsob hodnocení hluku, a následné předpisy nižší právní váhy, respektují změny v posuzování hluku z leteckého provozu, jak je prosazují směrnice Evropského společenství. Za hluk z leteckého provozu se pokládají pouze hlukové události, které ovlivňují životní prostředí v blízkém a širším okolí letiště, a jsou vyvolány přílety a odlety letadel. Veškeré pozemní operace letadel jako jsou např. motorové zkoušky, hluk vyvolaný dalšími zdroji na letišti apod., se hodnotí jako hluk v chráněném venkovním prostoru ze stacionárního zdroje. To umožňuje diferencovat hygienické limity hluku s přihlédnutím k povaze hluku, druhu chráněného prostoru a především je využít jako prostředek nátlaku na jeho regulaci technickými a organizačními prostředky.

Po 1. červnu 2006, kdy nabylo účinnosti nařízení vlády č. 148/2006 Sb., je nutné tyto nové podmínky respektovat i v hlukových studiích. Při zpracování hlukové studie se proto vychází z těchto požadavků, kterými se vyjadřuje a hodnotí hluk v okolí letiště Praha Ruzyně:

a) Nařízení vlády ČR č. 148/2006 Sb., §11 odst. (1), předepisuje pro vyjádření a hodnocení hluku v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb, vyvolaného leteckým provozem, ekvivalentní hladinu akustického tlaku  $L_{Aeq T}$  v dB, která se stanoví pro celou denní dobu ( $T = 16$  hodin, 06:00 – 22:00 hodin, zde ji označujeme jako  $L_{Aeq D}$ ) a pro celou noční dobu ( $T = 8$  hodin, 22:00 – 06:00 hodin, zde ji označujeme jako  $L_{Aeq N}$ ).

Hygienický limit pro hluk z leteckého provozu se vztahuje na charakteristický letový den a podle nařízení vlády ČR č. 148/2006 Sb., §11 odst. (6) se stanoví na:

- $L_{Aeq D} = 60$  dB pro celou denní dobu
- $L_{Aeq N} = 50$  dB pro celou noční dobu.

Podmínky směrodatného leteckého provozu v charakteristickém letovém dni, na který se nový hygienický limit vztahuje, nařízení vlády nedefinuje. Stanoví je Metodický návod [*Metodický návod pro měření a hodnocení hluku z leteckého provozu. Ministerstvo zdravotnictví – hlavní hygienik ČR, č.j. OVZ-32.0-19.02.2007/6306*] a shrnují se v části 4.3 hlukové studie, která je přílohou předkládané dokumentace.

b) Hluk vyvolaný motorovými zkouškami letadel, chodem pomocných energetických jednotek a dalšími zdroji hluku na letišti se hodnotí jako hluk ze stacionárního zdroje

a nespadá pod limit hluku z leteckého provozu. Hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb se podle §11 odst. (1) nařízení vlády ČR č. 148/2006 Sb. vyjadřuje rovněž ekvivalentní hladinu akustického tlaku  $L_{Aeq T}$  v dB, přičemž za interval  $T$  se stanoví 8 souvislých na sebe navazujících nejhlučnějších hodin v denní době a nejhlučnější 1 hodina v noci.

Hygienický limit se podle nařízení vlády ČR č. 148/2006 Sb., §11 odst. (4) stanoví na  $L_{Aeq T} = 50$  dB pro denní dobu a  $L_{Aeq T} = 40$  dB pro noční dobu. Na tuto hlukovou zátěž lze poskytnout časově omezenou výjimku.

Kapitola 8.3.2. „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“ se věnuje odhadu maximálních hladin akustického tlaku  $L_{Amax}$  v intravilánech okolních obcí v noční době.

Akustický deskriptor  $L_{Amax}$  byl již v roce 2000 vyjmut ze seznamu povinných deskriptorů pro hodnocení hluku z leteckého provozu a proto se v hlukových studiích, vzniklých po roce 2000, již nepoužívá. Nicméně při posouzení hlukových událostí v noční době může mít své opodstatnění. Po dohodě se zástupci organizací provádějících státní zdravotní dozor (MHS HMP, KHS, SZÚ), stvrzené zápisem z porady (ze dne 1.11.2006), se hodnoty  $L_{Amax}$  dokládají pouze v tabelární formě a jsou doloženy v tabulce č.18 „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“.

Celkově lze tedy shrnout, že v souladu s platnou legislativní úpravou se hluk z leteckého provozu vyjadřuje ekvivalentní hladinou akustického tlaku pro denní nebo noční dobu. Maximální hladiny akustického tlaku  $L_{Amax}$ , stejně jako jiné akustické deskriptory, národní legislativa nepoužívá. Bylo by možno chápat tento požadavek pokud by RWY 06R/24L byla v použití v noční době, avšak pro denní dobu se jedná o požadavek irelevantní. Variační rozpětí hodnot  $L_{Amax}$  bývá okolo 20 dB a více hodnota sama nemá žádný vztah k popisu dopadů hlukové zátěže v denní době, pokud není doplněna dalšími statistickými údaji. Vyhodnocení skutečných hodnot hluku dosahovaných v současnosti v části města Jeneček při leteckém provozu z RWY 06/24 je doloženo na základě měření hluku z roku 2007 a uvádí se v příslušné dokumentaci. Je k dispozici na webových stránkách LP s.p.

#### Podstata vyjádření:

Je požadováno ověření výpočtu hlukové zátěže jinou nezávislou odbornou kanceláří, nejlépe zahraniční, porovnání postupů užívaných k popisu leteckého hluku a hodnocení jeho závažnosti v jiných evropských zemích a zdůvodnění, proč území zatížené různými hladinami hlukového zatížení  $L_{Aeq}$  uvedené v příloze č. 9 oznámení pro „běžný“ provozní režim zahrnuje výrazně menší plochu, než bylo uvedeno v zákresech poskytujících jako podklad pro zpracování územního plánu města v roce 2004, přestože izofony byly přepočítány pro nově předpokládaný vyšší pohyb letadel

#### Stanovisko:

Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L předkládaná v této dokumentaci EIA je zpracována s využitím zahraničního programu CADNA. Jedná se o široce rozšířený softwarový produkt pro predikci hluku prostředí, uznávaný zejména ve státech EU. Jeden z modulů je určen pro výpočet hluku z leteckého provozu, umožňuje hodnocení podle mezinárodních i národních předpisů a podle směrnic EU - *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, Zpráva o standardní metodě výpočtu izofon hluku kolem civilních letišť. ECAC/CEAC Doc. 29 (český překlad, 2006).*

Ve vztahu k uváděnému zpochybnění některých závěrů uvedených v hlukové studii v rámci oznámení záměru však zpracovatelé dokumentace EIA považují za vhodné uvést:

Průběhy izofon hluku z leteckého provozu, zpracované v různých letech, jsou odrazem zadání (mění se pohledy na rozvoj leteckého provozu a výkonů letišť) a především hlukových limitů a definice podmínek pro jejich aplikaci. V průběhu krátké doby doznala naše legislativa několika podstatných změn, požadavek na rozsah leteckého provozu pro doložení hlukové zátěže se měnil bez zásahů zpracovatele. Teprve poslední legislativní úprava vychází z logické, použitelné a přesně zformulované definice charakteristického letového dne pro vyjádření hlukové zátěže. K výpočtu hluku je v aktualizované verzi hlukové studie (T/Z-208/07) použit software CADNA, výsledky výpočtu jsou konfrontovány s výsledky rozsáhlých měření hluku s výbornou shodou. Požadavek na kontrolu výsledků studie jinou nezávislou kanceláří není z hlediska potřeb zpracovatele dokumentace EIA relevantní, to však nebrání zpracovateli posudku si takovou studii zadat, uzná-li to potřebné pro ověření výsledků výpočtu.

#### Podstata vyjádření:

Je požadováno vyhodnocení dopadu zvýšení hluku z letecké dopravy na výskyt a hnízdění ptactva v přírodní památce Hostivické rybníky, kde právě ornitologické hodnoty území jsou jedním z hlavních předmětů ochrany.

#### Stanovisko:

Území rybníků Litovecký, Břevský a Kala leží mimo obvyklé letové cesty pro současný i výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně. Při současném leteckém provozu není toto území vystaveno hluku z leteckého provozu, nelze ale vyloučit ojedinělé přelety letadel ve velké výšce, případně též přelety letadel všeobecného letectví (malé vrtulové letouny) při letech VFR. Hluk z leteckého provozu je zde součástí hluku pozadí (provoz na okolních místních pozemních komunikacích) a jeho úroveň nezvyšuje.

Při leteckém provozu po realizaci výstavby paralelní RWY 06R/24L se osa nové RWY přiblíží na 2 km od území s rybníky (nejbližší vzdálenost je 1,5 km). Uvažuje se využití nové paralelní dráhy pro odlety ve směru RWY 24L (asi 0,5 %) a pro přílety na RWY 06R (asi 10 %) z celoročního počtu pohybů. Při všech uvažovaných provozních variantách bude ve zmíněné oblasti hladina akustického tlaku nižší než 45 dB v denní době; přesnou úroveň nelze v tak vzdálené lokalitě spolehlivě stanovit. V noční době bude RWY 06R/24L bez provozu. Hluková zátěž území se situováním těchto rybníků vyvolaná leteckým provozem na letišti Praha Ruzyně, se výstavbou RWY 06R/24L oproti současnému stavu prakticky nezmění. Oblast bude vystavena hluku pozadí, kde dominantní složku představuje provoz na přilehlých pozemních komunikacích (zejména vnější okruh Prahy III a obsluha průmyslové zóny Chýně), s ojedinělými hlukovými událostmi o hladinách okolo 70 dB, vyvolaných jak přejezdy aut, tak i přelety letadel ve velké výšce (letadla na přiblížení) popřípadě přelety malých letadel všeobecného letectví. Četnost přeletů ani další podmínky nelze nyní odhadnout, nebude však vybočovat ze současných ukazatelů.

Většina hnízdících druhů ptáků představuje vrubozobé (zejména kachny), dále lysky, potápky (včetně p. roháče) a především drobné druhy pěvců, vázané na porosty rákosin. Vesměs jde o druhy, které nejsou citlivé na nízké změny hlukového pozadí

(pokud je bude možno na lokalitě věrohodně zaznamenat), ale jde o druhy, které jsou spíše citlivé na náhlé změny akustické situace, dané např. blízkou výstavbou v průmyslové zóně nebo chatové osadě (zejména pokud by byla realizována v reprodukčním období), případně náletem motorového rogalu či nízkým přeletem malého letounu. Nejvíce však jedinci hnízdících druhů reagují na náhlé změny, např. na pochůzky se psy nebo na osoby na lodkách. Posuzovaný letecký provoz neindikuje žádné změny výše popsaného náhlého charakteru, takže vůči hnízdícím druhům jej lze pokládat prakticky za indiferentní.

Z uvedených důvodů proto nebylo prováděno vyhodnocení vlivu záměru na hnízdění ptactva v této lokalitě.

#### Podstata vyjádření:

Je požadováno vyhodnocení možných dopadů úniku paliva či odmrazovacích látek do podzemních vod minimálně v povodí Jenečského potoka.

#### Stanovisko:

Povrchové a podzemní vody v povodí Jenečského potoka nemohou být úniky paliva či odmrazovacích látek v žádném případě ohroženy. Veškeré dešťové vody z provozních ploch letiště jsou kanalizačními řady odváděny směrem na ČKV+ČOV SEVER a ČKV+ČOV JIH, které leží v povodí Únětického a Kopaninského potoka. Na části letiště, která je nejbližší povodí Jenečského potoka, např. RWY 13/31, neexistují žádné zdroje ropných látek ani odmrazovacích prostředků. Řada hydrogeologických studií (nejnověji „Závěrečná zpráva o průzkumu úrovně znečištění horninového prostředí v okolí hangáru F“ – OPV s.r.o. říjen 2007), navíc prokázala, že proudění podzemních vod v areálu letiště směřuje na SV a VSV, tedy směrem od povodí Jenečského potoka do povodí Únětického a Kopaninského potoka.

Nejvýznamnější riziko z hlediska úniků paliva souvisí se skladováním PHM. Proces posuzování záměru „Nádrže LPH Letiště Praha - Ruzyně“ dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění byl již ukončen vydáním závěrů zjišťovacího řízení pod zn.: MHMP-064929/2005/OZP/VI/EIA/131-2/Be., kde byla tato problematika řešena včetně analýzy havarijních stavů úniku látek škodlivých vodám.

Veškeré srážkové vody ze zpevněných ploch stávajícího i případného budoucího dráhového systému jsou odváděny na ČOV + ČKV SEVER a ČOV + ČKV JIH.

Proces posuzování záměru „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění byl již ukončen vydáním závěrů zjišťovacího řízení pod zn.: S-MHMP-062663/2007/OOP/VI/EIA/325-2/Žá. Závěr zjišťovacího řízení na „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ je doložen v příloze 9 předkládané dokumentace. Na tuto čistírnu budou odváděny vody i z navrhované RWY 06R/24L.

Pro ČOV + ČKV SEVER dne 20.09.2006 pod č.j. 90202/2006/KUSK/OŽP/V-Dr vydal KÚ Středočeského kraje Rozhodnutí, kterým se povoluje nakládání s vodami podle § 8 odst. (1) písm. c) vodního zákona.

Obě ČOV + ČKV mají nyní zpracované provozní řady (respektive pro ČOV + ČKV JIH po jejím rozšíření bude tento provozní řád aktualizován) a v těchto provozních řádech je zohledněn případný výraznější přítok srážkových vod kontaminovaných ropnými produkty. Taktéž tyto provozní řady mají zpracován mechanismus nakládání s vodami kontaminovanými rozmrazovacími prostředky.

Ve vztahu k případným haváriím letadel lze uvést, že základním předpisem, který upravuje otázky bezpečnosti civilního letectví je zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví v platném znění, který spolu s jeho prováděcími předpisy aplikuje na podmínky České republiky standardy a doporučení ICAO, obsažené v přílohách k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví. V souladu s § 31 odstavec 2 zákona o civilním letectví provozovatel letiště zpracoval a vydal LETIŠTNÍ POHOTOVOSTNÍ PLÁN letiště Praha Ruzyně, který stanovuje pravidla pro koordinaci činností různých letištních organizačních jednotek nebo služeb (jak provozovatele letiště, tak složek součinnostních, případně i uživatelských) a složek mimoletištních, které přispívají při řešení mimořádných událostí. Letištní pohotovostní plán je schválen generálním ředitelem a poslední aktualizace je platná od 1.3.2006.

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

Dalším významným materiálem pro minimalizaci rizik bezpečnosti provozu je HAVARIJNÍ PLÁN PRO PŘÍPAD ÚNIKU LÁTEK ZÁVADNÝCH VODÁM NA LETIŠTI PRAHA - RUZYNE. Tento materiál zpracovalo a vydalo Letiště Praha, s.p. (dříve ČSL s.p.) jako správce a provozovatel veřejného mezinárodního letiště Praha - Ruzyně podle příslušné legislativy v oblasti ochrany vod a podle zákona 49/1997 Sb. o civilním letectví. Tento plán je závazný pro všechny osoby zúčastněné na leteckém provozu letiště a byl schválen MHMP pod č.j. MHMP – 8044/2004/OZP – IX/Sh zde dne 26.02.2004. V době předložení předkládané dokumentace je Havarijní plán aktualizován podle Vyhl. MŽP č. 450/2005 Sb.

Letiště Praha, s.p. má v souladu s § 44a odst. 10 zák.č.258/2000 Sb. zpracována pravidla o bezpečnosti, ochraně zdraví a ochraně životního prostředí při práci s nebezpečnými látkami a chemickými přípravky, jejichž text byl projednán s Hygienickou stanicí hl.města Prahy, pobočkou SEVEROZÁPAD.

Zpracovatelský tým dokumentace zastává názor, že vzhledem ke všem výše uvedeným skutečnostem je riziko kontaminace povrchových vod za běžného provozu akceptovatelné již pro oba primární recipienty z obou čistíren odpadních vod. Obdobně lze za akceptovatelné označit způsob zajištění skladu LPH v rozsahu závěrů procesu EIA na tento sklad.

Havarijní situace vzniklé únikem pohonných hmot v areálu letiště nelze objektivně vyhodnotit, protože by se vždy jednalo o individuální případ jak z hlediska rozsahu, tak z hlediska místa, avšak uvedený soubor opatření a předpisů, kterými se Letiště Praha s.p. řídí, umožňuje vyslovit závěr o schopnosti operativně případný havarijní únik řešit.

#### Podstata vyjádření:

Je požadováno provést vyhodnocení vlivu záměru na hodnotu nemovitostí v územích postižených provozem letiště.

### Stanovisko:

Vliv letiště na cenové úrovně související se stávajícími nemovitostmi postavenými před znalostí o možném rozšiřování letiště teoreticky závisí na funkci využití dotyčného pozemku a stavby. Zatímco cenový nárůst jednotek s charakterem průmyslové nebo obchodní zóny je jednoznačný, u jednotek s jiným charakterem minimálně nelze hovořit o poklesu. Samostatné spekulativní využití pozemků, nemovitostí opatřených po datu znalosti o možném rozšiřování letiště, je věcí rozvahy dotyčného investora.

Zpracovatelům dokumentace se nepodařilo nalézt vhodnou metodiku, či návod na ocenění hlukem zatížených pozemků a objektů. Domníváme se, že tento problém by bylo nutné řešit již při stanovování cenových map pozemků pro takovéto lokality a legislativně je podchytit. Bohužel i přes hlukové zatížení jsou tržní hodnoty pozemků a objektů v Hostivících ale i na jiných částech Prahy a okolí stále nezatíženy handicapem hlukové zátěže. Tento problém tímto procesem EIA není možné jednoduše vyřešit.

### Podstata vyjádření:

Je požadováno stanovení dokumentů, které závazně potvrdí předpoklady (režim provozu, omezení v noci apod.) a podmínky (stálé měření hluku a poskytování údajů, apod.) uvedené v hodnocení vlivů nebo požadované městem v tomto vyjádření, a způsob, jakým bude moci město Hostivice při schvalování těchto dokumentů kontrolovat dodržení těchto předpokladů a podmínek.

### Stanovisko:

Uvedený požadavek nelze zajistit v průběhu procesu EIA v té podobě, která je městem Hostivice požadována. Výsledkem procesu EIA bude stanovisko příslušného úřadu (v tomto případě MŽP), které v případě vydání souhlasného stanoviska bude nepochybně obsahovat řadu podmínek pro fázi přípravy, výstavby a provozu. Stanovisko EIA nemá charakter správního doporučení. Lze však předpokládat, že podmínky stanoviska jako výsledku procesu posuzování vlivů na životní prostředí budou převzata do územního rozhodnutí a tímto okamžikem se stanou pro oznamovatele závazná.

Kromě to je nezbytné uvést, že opatření ke snížení hluku z provozu letiště Praha Ruzyně jsou garantovaná provozovatelem letiště (LP s.p. i jeho případným nástupcem) a jsou uvedena v Příloze 2 předkládané dokumentace. Nejúčinnější nástroj kontroly – nový monitorovací systém hluku z leteckého provozu a letových tratí – byl získán provozovatelem letiště po výběrovém řízení v roce 2007 a uveden do zkušebního provozu 1.10.2007. Do ostrého provozu přejde od 1.1.2008. Tento moderní a vysoce sofistikovaný systém má mnoho funkcí, a to zejména kontrolních. Provozovatel letiště má přímý přístup k výsledkům monitoringu v nepřetržitém režimu a bude zveřejňovat na svých webových stránkách co nejširší informace o hlukové problematice. Tyto informace budou přizpůsobeny požadavkům starostů dotčených obcí, kterým budou všechny funkce nového NTMS předvedeny.

### Podstata vyjádření:

K zásobování stavby je třeba využít komunikace výhradně mimo zastavěné území města Hostivice. Zásadně nesouhlasíme se zásobováním západní části staveniště po komunikaci vybudované v rámci výstavby přeložky silnice I/6 podle textu na str. 59 oznámení a výkresu v příloze č.2. Doporučujeme ve spolupráci s investory komerční zóny kolem rychlostní silnice R6 vybudovat mimoúrovňové křížení se silnicí R6 v poloze určené platným územním plánem města a stavbu letištní dráhy



obsluhovat z této křižovatky po obslužné komunikaci vybudované v trase určené územním plánem.

Stanovisko:

V rámci projektových podkladů dosud zpracovaných navrhoval projektant možné přístupové cesty ke staveništi. To však neznamená, že se jedná o konečné řešení, což bylo patné jak z oznámení EIA, tak z předkládané dokumentace. Odkazujeme na tomto místě na popis této problematiky pod bodem 26) této kapitoly. Každopádně v předkládané dokumentaci je tento požadavek města Hostivice respektován a v tomto smyslu je i formulováno jedno z doporučení do návrhu stanoviska.

Podstata vyjádření:

Je vznesen požadavek na odkanalizování části letištního prahu THR 06 do letištního kanalizačního systému. Uvažované odvedení těchto vod do odvodňovacího systému silnice R6 a následně do Jenečského potoka je odmítnuto.

Stanovisko:

Jak bylo patrné z oznámení, byly uvažovány dvě varianty odkanalizování prahu THR 06R : do letištního kanalizačního systému nebo při kladném projednání s MD do odvodňovacího systému silnice R6. Požadavek města Hostivice v rámci předkládané dokumentace je respektován a v podmínkách dokumentace je doporučeno řešit odvádění těchto vod navrženým způsobem do letištního kanalizačního systému. V rámci projektu stavby „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ je s příslušným množstvím srážkových vod od THR 06R počítáno.

Podstata vyjádření:

Je požadováno, aby při realizaci záměru byl zároveň vybudován pás izolační zeleně severně od železniční tratě Praha – Kladno v rozsahu vymezeném platným územním plánem města v území ohraničeném izofonou 60 dB podle vyznačení v územním plánu (nikoliv v oznámení). Doporučujeme do tohoto pásu umístit zemní val vhodného tvaru osázený izolační zelení.

Stanovisko:

Z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na akustickou situaci v zájmovém území související s provozem letiště ve výhledovém stavu nevyplývá pro oznamovatele záměru nutnost realizace takového valu jako protihlukového opatření. Z hlediska kompenzačních opatření za kácenou zeď však lze tento požadavek považovat za akceptovatelný a je zahrnut do doporučení zpracovatelů dokumentace pro další projektovou přípravu záměru.

Podstata vyjádření:

Je požadováno umístění nejméně dvou monitorovacích čidel pro měření hluku v zastavěných částech města Hostivice, která budou součástí monitorovacího systému zajišťovaného provozovatelem letiště.

Stanovisko:

V okolí letiště Praha – Ruzyně se až do konce roku 2006 provádělo průběžné měření hluku z leteckého provozu monitorovacím systémem z roku 1993, který měl 10 stacionárních monitorovacích stanic umístěných vesměs uvnitř obcí v okolí letiště, 1 stacionární stanici umístěnou v areálu letiště u motorového stání v blízkosti hangáru „F“ a 1 stanici mobilní. Monitoring hluku z leteckého provozu byl prováděn formou služby, poskytované Letišti Praha, s.p. firmou J\*D\*S.

Výsledky monitoringu hluku z leteckého provozu LKPR byly prezentovány na webových stránkách LP s.p. (<http://www.prg.aero>) v „*Hlukovém bulletinu*“ v těchto souborech:

- § Naměřené hodnoty  $L_{Aeq}$  (tabulky hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku  $L_{Aeq D}$  a  $L_{Aeq N}$  v intervalech denní a noční doby každého dne, měřené v 10 místech v okolí LKPR)
- § Překročení limitních hodnot  $L_{Amax}$  dle AIP ČR (tabulky hodnot maximálních hladin akustického tlaku  $L_{Amax}$ , měřených ve 3 vybraných místech měření, které překračovaly nastavenou limitní úroveň, sloužily od roku 2005 k uplatnění sankcí za jejich překročení).

Náhradou za přerušené průběžné monitorování hluku z leteckého provozu LKPR pro rok 2007 bylo, se souhlasem organizací provádějících státní zdravotní dozor (MHS HMP, KHS Středočeského kraje, Zdravotní ústav Praha), měření hluku podle projektu „*Návrh náhradního způsobu měření hluku z leteckého provozu - TECHSON 2007*“. Měření bylo využito k ověření hranic ochranného hlukového pásma a nového rozmístění monitorovacích stanic, a to na základě opakovaných přesnějších měření hluku pomocí mobilních měřících přístrojů, v souladu s Metodickým návodem pro měření a hodnocení hluku z leteckého provozu, vydaným Hlavním hygienikem ČR .

V průběhu roku 2006 se Letiště Praha, s.p. rozhodlo zásadně inovovat systém monitorování hluku z leteckého provozu a letových tratí v souladu se světovými trendy. Požadavky na nový systém monitoringu vycházejí z projektu „*Projekt monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí v okolí letiště Praha Ruzyně - TECHSON 2001*) a ze specifikace „*Technické požadavky na systém monitorování hluku a dráhy letu při leteckém provozu na letišti PRAHA RUZYŇ - TECHSON 2005*“. Technickým podkladem je Standard ISO/ICD 20906.

Prvořadé cíle nového systému monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí jsou tyto:

- kontrola dodržení podmínek ochranného hlukového pásma (vyhlášených hranic OHP)
- kontrola dodržení hygienických limitů hluku pro chráněný venkovní prostor vně OHP LKPR
- kontrola dodržení mezních hodnot hluku pro jednotlivé přelety, stanovených provozovatelem LKPR
- kontrola dodržení dráhy letu (výška letu a bod pro zahájení točení po vzletu, výška letu pro přiblížení) a dalších provozních omezení
- sběr a ukládání dat o hluku a průvodních parametrech leteckého provozu pro další zpracování podle záměrů provozovatele (např. statistické informace o provozu a vývoji hlukové zátěže, o účinnosti zavedených protihlukových opatření apod.)
- numerické modelování hluku z leteckého provozu (hlukových zón) s využitím měřených dat pro varianty současného provozu a pro predikci.

Nový monitorovací systém ANOMS 8 výrobce firmy LOCHARD bude provozovat formou služby pro LKPR do roku 2018 tuzemská firma MaREXCOM, která vzešla z výběrového řízení. Od 1.10.2007 byl zahájen tříměsíční zkušební provoz, který přejde od 1.1.2008 do provozu ostrého. Podstatnou změnou, která byla vyžadována Letištěm Praha, s.p. v rámci výběrového řízení, je možnost operátora provozovatele letiště Praha – Ruzyně bezprostředně využívat v nepřetržitém režimu H 24 veškeré

funkce, které tento moderní, vysoce sofistikovaný systém nabízí. Letiště Praha, s.p. tak získalo jeden z nejdůležitějších nástrojů k řešení hlukové problematiky. Systém monitorování hluku z leteckého provozu a letových tratí (Noise and Track Monitoring System – NTMS) má 13 stacionárních stanic, na každé z nich je komplexní meteorologická jednotka, a 2 mobilní stanice.

- Rozmístění: č.1 Jeneč  
č.2 Červený Újezd  
č.3 Unhošť  
č.4 Pavlov  
č.5 Hostivice  
č.6 Dobrovíz  
č.7 Kněževes  
č.8 Horoměřice – střed obce  
č.9 Přední Kopanina  
č.10 Horoměřice – JV okraj obce  
č.11 Řepy  
č.12 Řepy/Bílá Hora (rozhraní)  
č.13 Suchdol

Monitorovací stanice jsou umístěny s ohledem na provozování současného dráhového systému. Po zprovoznění paralelní dráhy budou některé přemístěny a případně dokoupen takový počet, aby zajistil ucelenou kontrolu provozování dráhového systému s paralelní dráhou (hluk z leteckého provozu a letové tratě).

Výsledky monitoringu hluku z leteckého provozu budou umístěny po spuštění ostrého provozu na webové stránce provozovatele letiště Praha – Ruzyně [www.prg.aero](http://www.prg.aero).

V Hostivici, jak je zřejmé ze seznamu monitorovacích míst, je v současné době umístěna 1 monitorovací stanice. Po zprovoznění paralelní dráhy se rozmístění stanic přizpůsobí kontrole provozu ve všech směrech dráhového systému s paralelní dráhou, v případě potřeby bude nutný počet monitorovacích stanic dokoupen. Tuzemská firma MaREXCOM zajišťuje monitoring hluku z leteckého provozu a letových tratí pro Letiště Praha, s.p. na základě smlouvy o poskytování služeb až do roku 2018.

#### Podstata vyjádření:

Je požadováno, aby po realizaci stavby bylo provedeno ověření skutečného stavu hlukové zátěže reálným měřením nezávislou akreditovanou laboratoří na náklad provozovatele letiště.

#### Stanovisko:

Uvedený požadavek je zahrnut do podmínek pro etapu provozu. Zpracovatelský tým dokumentace konstatuje, že dosud vždy všechna prováděná měření hluku byla vždy provedena na náklady provozovatele letiště a vždy nezávislými akreditovanými laboratořemi.

Kontrola rozsahu OHP v pravidelných časových intervalech je uplatněna v návrhu nového OHP stejně, jako je kontrolován rozsah území současného OHP.

#### Podstata vyjádření:

Je požadováno umístění stanice automatického imisního monitoringu ovzduší na území města Hostivice s tím, že vhodné místo navrhne zpracovatel dokumentace.

Tato stanice bude provozována buď ve státní síti monitoringu ovzduší, nebo v režii provozovatele letiště

Stanovisko:

Přílohou předkládané dokumentace je rozptylová studie. Výpočet pro v rozptylové studii uvedené varianty byl proveden ve výpočtové čtvercové síti o kroku 500 m, která představuje celkem 336 výpočtových bodů v síti (1 – 336) a pro nejbližší objekty obytné zástavby, které jsou představovány středy nejbližších obcí (1001 – 1013 a dále pro obytnou zástavbu v lokalitě Na Padesátníku – výpočtový bod 1014). Město Hostivice je reprezentováno výpočtovým bodem 1002. Na základě výsledků výpočtů není město Hostivice nejzatíženější lokalitou. V rámci předkládané dokumentace EIA proto není navrženo umístění stanice automatického imisního monitoringu v této lokalitě.

Podstata vyjádření:

Setrvává požadavek na zajištění neomezené přístupnosti na obslužnou polní cestu, která kříží západní výběžek areálu letiště s naváděcími světly. Ve výkresu v příloze č.2 je část cesty v místě křížení zahrnuta do oploceného areálu, čímž dochází k omezení přístupnosti.

Stanovisko:

Vyhodnocení záměru je provedeno na základě projektových podkladů zajištěných oznamovatelem. Výsledkem procesu EIA budou doporučení, která musí být zapracována do finální verze dokumentace k územnímu řízení. Tak, jako jsou uvedeny požadavky ve vyjádření města Hostivice, tak tomu je i ve vyjádření ostatních subjektů v rámci tohoto procesu. Tudiž teprve finální verze dokumentace pro územní řízení by měla zahrnovat všechny ty podmínky, které budou specifikovány ve stanovisku o hodnocení vlivu záměru na životní prostředí.

Smyslem procesu posuzování vlivů na životní prostředí je vyhodnotit velikost a významnost vlivů na jednotlivé složky životního prostředí, tady i na dostupnost území. Tento aspekt byl v oznámení a je v dokumentaci vyhodnocen v tom smyslu, že realizace záměru ve svých důsledcích znamená nové nároky na plochy mimo stávající areál letiště, avšak tato skutečnost nesmí znamenat ztížení dostupnosti území pro zemědělské hospodaření respektive případné rušení polních cest využívaných pro obhospodařování pozemků. V této souvislosti je proto nezbytné požadovat v další projektové přípravě respektování doporučení, aby v rámci další projektové přípravy záměru byl zohledněn požadavek na zajištění dostupnosti všech pozemků vně nového areálu. Dle soudu zpracovatelů dokumentace proto výše uvedený požadavek města Hostivice byl a je zohledněn v podmínkách specifikovaných v příslušné kapitole dokumentace.

Podstata vyjádření:

Je požadováno vybudování veřejně přístupné cesty po obvodu areálu letiště, případně v jiné vhodné poloze, která zajistí propojení města Hostivice z ulice Na Samotě na silnici Jeneč – Dobrovíz pro pěší a cyklisty. Dále je doporučeno doplnit novou veřejně přístupnou cestu pro pěší a cyklisty, která propojí cestu z Hostivice do Ruzyně s terminálem JIH nejlépe po obvodu areálu letiště.

Stanovisko:

Uvedený aspekt nebyl v oznámení EIA řešen, protože zpracovatelům oznámení nebyl uvedený požadavek znám. Z hlediska celkové průchodnosti území však zpracovatelský tým dokumentace považuje uvedený návrh za akceptovatelný a je

zpracován do doporučení pro další projektovou přípravu. Nicméně oznamovatel zpracovatelský tým informoval o tom, že připravil a již realizuje dva programy, z nichž je možné čerpat dary zaměřené na prevenci a ochranu životního prostředí (dary z programu „Žijeme zde společně“), a na veřejně prospěšné účely a pomoc při rozvoji občanské společnosti (dary z programu „Dobré sousedství“). Obec Hostivice je zapojena do obou programů a může v rámci předkládaných projektů postupně budovat požadovaný komunikační systém, případně ve spolupráci s dalšími dotčenými obcemi.

#### Podstata vyjádření:

Je požadováno stanovit, že skládku zeminy cca 350 m severně od prahu dráhy 06R na pozemcích PK 508 a PK 443/51, k.ú. Hostivice odstraní investor stavby na svůj náklad. Dále je doporučeno stanovit, že nedostatek zeminy potřebné k realizaci stavby bude částečně řešen využitím výkopové zeminy umístěné ve východním vojenském areálu u Hájku.

#### Stanovisko:

Dle sdělení oznamovatele jsou vedeny v předmětné kauze dva právní spory (žaloba, protižaloba) na vyklizení neoprávněně užívaných pozemků, jejichž výsledek nelze předvídat. Letiště Praha, s.p. postupuje a bude postupovat v souladu se všemi právními předpisy (včetně zákona o odpadech č. 185/2001 Sb.).

#### Podstata vyjádření:

Doporučujeme na území města Hostivice do ochranného hlukového pásma zahrnout území Jenečka vymezené z jihu ulicí ČSL armády, z východu ulicí Ke Skále a jejím prodloužení severním směrem o z ostatních světových stran hranicí katastru. Požadujeme, aby v tomto ochranném hlukovém pásmu byla po jeho vyhlášení, ale nejpozději před zahájením provozu na nové letištní dráze realizována na náklad správy letiště kompenzační opatření na stávajících objektech. Kompenzační opatření by měla spočívat v instalaci protihlukových oken, případně v protihlukové úpravě střech. Zároveň požadujeme, aby byly stanoveny dohodou mezi správou letiště a orgánem ochrany veřejného zdraví obecně platné podmínky, za jakých bude možné v takto vymezeném ochranném hlukovém pásmu realizovat nové obytné objekty (s opatřeními na náklad investorů těchto objektů) v souladu s platným územním plánem města.

#### Stanovisko:

Návrh ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně je vypracován v samostatné příloze 14 předkládané dokumentace. Z mapového podkladu označeného písmenem D v této příloze je patrný jak rozsah stávajícího ochranného pásma, tak i hranice navrhovaného ochranného pásma, ze kterého je patrné, že území Jenečka je zahrnuto do předběžného návrhu OHP. Vzhledem k tomu, že hranice OHP je smluvní hranicí dohodnutou mezi dotčenou obcí a provozovatelem letiště, bude stanovení její konečné podoby určeno v rámci zahájeného projednávání rozsahu OHP se všemi dotčenými obcemi.

#### Podstata vyjádření:

V září 2005 byla městu Hostivice doručena k vyjádření Dokumentace pro územní řízení na stavbu modernizace železniční trati Praha – Kladno. V prostoru Jenečka dochází k přeložce trati, která je v souladu s územním plánem města, podle výkresů doložených v oznámení však záměr RWY není se stavbou železnice koordinován. Projekt železnice neobsahuje její umístění pod úroveň terénu, jak předpokládá

Oznámení na str. 18. Toto řešení nepovažujeme na rozdíl od oznamovatele za snadno technicky dosažitelné.

Stanovisko:

Tak jako v oznámení, tak i v předkládané dokumentaci je uvedeno, že objekty výstavby nové RWY 06R/24L jsou navrženy tak, aby respektovaly trasu této dráhy a to jak zatím platnou trasu podle územního plánu Prahy, tak navrhovanou změnu podle posledních přípravných dokumentací této dráhy (která je z provozního i stavebního hlediska výhodnější). V místě křížení s pásem RWY a KBP bude trasa kolejové dopravy vedena v tunelu.

Světelnou přibližovací soustavu pro směr 06R křížuje výhledová trasa tzv. rychlodráhy Praha – Kladno. Datum realizace této stavby není v současné době známa. S ohledem na bezpečnost letového provozu je nutné, aby tato železnice byla v místě křížení se světelnou řadou vedena pod úroveň terénu a v případě elektrifikace bylo řešeno možné nepříznivé ovlivňování radionavigačních zařízení RWY 06R/24L. Umístění železnice pod úroveň terénu a případně její zakrytí je vzhledem ke konfiguraci terénu a výškovému vedení stávající trati možné.

V současné době probíhá proces posuzování vlivů na životní prostředí na záměr „Modernizace trati úseku Praha Ruzyně – Kladno, II. etapa“. Technické řešení a koordinace této stavby s předkládaným záměrem z hlediska výše uvedeného křížení světelné přibližovací soustavy bude zohledněno v další projektové přípravě po stanovení podmínek z obou procesů EIA na oba záměry, které jsou podrobovány režimu posuzování vlivů na životní prostředí.

Je tudíž patrné, že jak v oznámení, tak v předkládané dokumentaci je uvedeno, že umístění železnice pod úroveň terénu a případně její zakrytí je vzhledem ke konfiguraci terénu a výškovému vedení stávající trati možné, nikoliv, jak uvádí město Hostivice „snadno technicky dosažitelné“.

Zpracovatelský tým dokumentace dále konstatuje, že problematika vzájemné interakce mezi záměrem „Modernizace trati Praha – Kladno II. etapa a dráhy RWY 06R/24/L letiště Praha Ruzyně je řešena studií Metroprojektu a.s. „Koordinační dokumentace staveb „Modernizace trati Praha – Kladno II. etapa a „Dráhy RWY 06R/24 L letiště Praha Ruzyně“ (Metroprojekt Praha a.s., 3/2006), která je doložena jako příloha 5 předkládané dokumentace.

**28) Obecní úřad Hostouň u Prahy**  
**Antonín Jiras, starosta**  
**č.j.: 570/05 ze dne: 12.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Obec Hostouň se k Oznámení nebude vyjadřovat.

**29) Obec Hrdlív**  
**Roman Janyš, starosta**  
**č.j.: 430/05 ze dne: 12.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Obec Hrdlív se k Oznámení nebude vyjadřovat.

### **31) Obec Husinec**

**Kamil Plavec, starosta**

**č.j.: 1446/05 ze dne: 14.10. 2005**

#### Podstata vyjádření:

Obec Husinec se záměrem nesouhlasí. Je uvedeno, že zpracovaná studie neřeší dostatečně problematiku životního prostředí v obci Husinec. Realizací tohoto záměru by došlo ke zhoršení života v obci, zvláště v části „Horní Řež“. Současná hustota leteckého provozu je již na neúnosné výši. Dalším navýšením leteckého provozu by došlo k ještě většímu zhoršení kvality života v obci Husinec jak z pohledu hlučnosti, tak k nárůstu spadu. S překvapením bylo zjištěno, že pro posuzování vlivů leteckého provozu letiště Ruzyně nebyla obec Husinec zařazena do stejné skupiny jako např. obec Ždiby na okrese Praha Východ, nebo obce Roztoky a Úholičky na okrese Praha Západ. Přitom právě obec Úholičky leží vzdušnou čarou pouze několik set metrů od naší obce. Požadujeme proto, aby obec Husinec byla pro další projednávání zařazena do stejné kategorie jako výše uvedené obce.

#### Stanovisko:

Zařazení „do skupin“ je pro proces posuzování vlivů na životní prostředí v zásadě nepodstatné. Vyplynulo především z výsledků hlukové studie pro letecký provoz, což je i důvodem, proč Roztoky a Úholičky byly uvedeny jako dotčené územně samosprávné celky. Zařazení do příslušné skupiny neznamená žádnou výhodu či nevýhodu při projednávání, tímto způsobem byl určen pouze okruh dotčených obcí, které budou obeslány dokumentací EIA a budou jí mít pro zpracování případných připomínek k dispozici v listinné nebo elektronické podobě. Vzhledem k tomu, že dokumentace bude zveřejněna na serveru příslušného úřadu (MŽP), může se k ní vyjádřit každý.

Vliv leteckého provozu v případě realizace záměru na hlukovou situaci je patrný z hlukové studie pro letecký provoz, příspěvky k imisní zátěži dle rozptylové studie jsou nevýznamné.

### **32) Obec Chrustenice**

**Ing. Radomil Urban, starosta**

**vyjádření ze dne: 13.10. 2005**

#### Podstata vyjádření:

Obec Chrustenice nemůže posoudit, zda Oznámení může nahradit Dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí, v tomto směru se má postupovat dle požadavků odborných znalců v oboru.

### **33) Obec Chyňava, okres Beroun**

**Ing. Petr Prošek, starosta**

**č.j.: 373/2005 ze dne: 23.9. 2005**

#### Podstata vyjádření:

Je vysloven názor, že výpočet stanovené hladiny hluku neodpovídá reálné zátěži, vzhledem k faktu, že již současná hladina hluku v obci je neúnosná. Doporučují, aby hluková studie byla doplněna o skutečné stávající hodnoty zjištěné empirickým měřením. Zejména za důležitý považují průběh izofon  $L_{Aeq}$  55 dB v denní, resp. 45 dB v noční době ve vztahu k obci Chyňava.

Stanovisko:

Součástí dokumentace je „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“ (příloha 13). Z této studie je patrné, že zájmové území obce není na úrovni „neúnosné hladiny hluku v obci“. Měření stávajícího stavu bylo provedeno a je diskutováno právě v této hlukové studii. Jestliže jsou hlukové limity pro letecký hluk dodrženy v lokalitách bližších k letišti, je zákonitě, že musí být dodrženy i v lokalitách vzdálenějších od letiště.

**34) Obec Chýně**

**František Fingerhut, starosta**

**č.j.: 202/05/Fi ze dne: 12.10. 2005**

Podstata vyjádření:

K uvažovanému záměru není připomínek.

**35) Obec Jeneč**

**Josef Doudera, starosta**

**č.j.: 923/2005 ze dne: 6.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Dle názoru obce nemůže Oznámení v předloženém rozsahu nahradit dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí v další fázi procesu posuzování. V Oznámení chybí dle zásad pro zjišťovací řízení dle přílohy 2 k zákonu č. 100/2001 Sb., konkrétně dle odst. I, bod 2, kumulace vlivů (letecký hluk společně s komunálním hlukem); dále dle odst. II, bod 3g – parametry našeho území nejsou zváženy s ohledem na území již nyní nad míru zatěžovaná. K řešení stávající situace neúnosného zatěžování obce požadujeme urychlit spuštění provozu na přeložce silnice I/6 (R6) včetně spojení mimoúrovňové křižovatky Jeneč se silnicí II/201 do doby vydání územního rozhodnutí na RWY. Dále požadujeme zákonný příspěvek pro obec v hlukovém pásmu letiště např. formou určitého procenta z letištních poplatků na zlepšení životního prostředí obce – vypracování a schválení příslušné zákonné normy.

Stanovisko:

Problematika synergických vlivů hluku je v předkládané dokumentaci řešena a obec Jeneč je v tomto synergickém hodnocení zahrnuta.

Požadavek na urychlení specifikovaných úseků komunikačního systému není procesem EIA ovlivnitelný.

Letiště Praha s.p. v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb. v platném znění provádí protihluková opatření všech chráněných objektů, neboť obec Jeneč leží v ochranném hlukovém pásmu Letiště-Ruzyně. Jiný způsob „zákonných prostředků“ v době vypracování předkládané dokumentace neexistuje a proces EIA není nástrojem, který by mohl vést „ke schválení příslušné normy“. Dle sdělení oznamovatele existují dva programy, z nichž je možné čerpat dary zaměřené na prevenci a ochranu životního prostředí (dary z programu „Žijeme zde společně“), a na veřejně prospěšné účely a pomoc při rozvoji občanské společnosti (program darů „Dobré sousedství“). Obec Jeneč se zapojila do obou programů.



**36) Statutární město Kladno**  
**Ing. Dan Jiránek, starosta**  
**č.j.: ŽP/5242/05 ze dne: 3.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Je požadováno dopracování hlukové studie v tomto rozsahu:

- doplnění údajů o hlukovém pozadí ve východní části města Kladna (Kladno, Dubí, Kročehlavy, Švermov) dotčené leteckým provozem,
- posouzení vlivu hluku z leteckého provozu na rozvoj průmyslové zóny ve východní části bývalé huti Koněv, jejíž rozvoj je již nyní hlukovými poměry částečně limitován,
- doplnění prognózy vývoje leteckého provozu po roce 2010 a související dopad na hlukovou zátěž širšího okolí letiště

Z pohledu města nejsou úplné datové podklady z dotčených částí města, a to především ve vztahu ke zdrojům hluku, které se nacházejí v části areálu průmyslové zóny Kladno – východ (především východní část bývalé huti Koněv). V tomto prostoru je dominantním zdrojem hluk provoz elektrárny ECK G Kladno. Zdrojem dat pro doplnění hlukové studie může být např. monitoring hluku v okolí areálu ECK G Kladno či hluková mapa bývalé huti Koněv (uložena na odboru ŽP Magistrátu města Kladna).

Stanovisko:

Součástí dokumentace je „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“ (příloha 13). Z mapových příloh č.1 až 9 je zřejmý rozsah hlukové zátěže. Vzhledem ke skutečnosti, která byla patrná jak z oznámení, tak z předkládané dokumentace, a to že město Kladno není významně zatíženo hlukem z leteckého provozu, není nutné se problematikou hlukové zátěže v městem požadovaném rozsahu zabývat.

**37) Obec Kněževy**  
**Stanislav Kettner, starosta**  
**E-mail ze dne: 19. 10. 2005**

Podstata vyjádření:

K uvažovanému záměru není připomínek.

**38) Město Libčice nad Vltavou**  
**Ing. Ilona Chrtová, starostka**  
**č.j.: 2684/05 ze dne: 6.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Je vyjádřen nesouhlas s dokumentací, jelikož neposkytuje dostatečné podklady pro vyjádření. Je požadováno doplnit dokumentaci o trasy, kterými bude vedena doprava na staveniště a ze staveniště, vyhodnocení jejich zatížení při výstavbě (odstraňování materiálů a přivážení stavebních hmot) a rovněž dostatečně vyhodnotit zatížení a kapacitní dostatečnost okolních a navazujících komunikací ve fázi, kdy bude stavba realizována.

### Stanovisko:

Proces posuzování vlivů na životní prostředí výrazně předchází případné další projektování stavby, a to včetně plánu organizace výstavby, který je zpřesňován až po výběru zhotovitele stavby. V době, kdy probíhá proces posuzování vlivů není znám zhotovitel stavby, nejsou relevantní mechanismy a způsob jejich nasazení na staveništi ani způsob odstraňování odpadů respektive odvážení výkopové zeminy a návoz stavebního materiálu. Návrhy předkládané projektantem záměru pouze navrhuji některé možné přístupové trasy. V průběhu procesu EIA u takto rozsáhlé stavby nejsou ještě ani k dispozici detailnější bilance hmot, a tudíž tedy ani konečné vyvolané přepravní nároky související se stavbou jakož i přepravní směry, které právě závisí na vybraném zhotoviteli stavby. Jedná se o určitou oblast rizik a nejistot, kterých si je zpracovatelský tým dokumentace vědom a proto jsou v příslušné kapitole dokumentace formulována doporučení v tom smyslu, aby v dalších stupních projektové dokumentace byly specifikovány všechny komunikace, které budou využívány v etapě výstavby a předpokládané objemy přepravovaných stavebních hmot na těchto komunikacích a tento materiál byl předložen příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví. Současně je požadováno, aby dodavatel stavby byl povinen přepravní trasy projednat s dotčenými obcemi, případně respektovat požadavky směřující k eliminaci narušování faktorů pohody dle požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví.

### **39) Obec Pavlov**

#### **vyjádření starosty obce**

**č.j.: 47/09/2005 ze dne: 26.9. 2005**

### Podstata vyjádření:

Obec Pavlov je dle předložené dokumentace k zjišťovacímu řízení zařazena do kategorie B. Skutečný stav věci je však takový, že se obec nachází na hranici kategorie A a B. Vliv letecké dopravy na obyvatele v obci Pavlov z hlediska hlukové zátěže způsobuje trvalou nespokojenost obyvatel s tímto stavem. Požadujeme, aby obec byla zařazena do kategorie A a aby byla provedena opatření ke zlepšení již stávajícího stavu. Obytná zástavba v obci Pavlov, je navíc, kromě vlivů z letecké dopravy, zatížena vlivy dopravní silniční a to jak ze stávající silnice Praha – Karlovy Vary, která prochází středem obce a výhledově to bude toho času rozestavěná silnice R6, která vede v těsné blízkosti obytné zástavby severní části obce. Posuzování vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel se provádí zatím odděleně pro leteckou dopravu a odděleně pro dopravu silniční. Vlivy z těchto doprav však působí na obyvatele obce současně, a také je tak obyvatelé ve vzájemných souvislostech vnímají. Dosud předkládané podklady ke zjišťovacímu řízení neřeší zlepšení situace v obci Pavlov či z hlediska zdravotních rizik, ale pouze nejistotu a nespokojenost občanů zvyšují.

### Stanovisko:

Zařazení „do skupin“ je pro proces posuzování vlivů na životní prostředí v zásadě nepodstatné a bylo učiněno po konzultaci oznamovatele s příslušným úřadem. Vyplynulo především z výsledků hlukové studie pro letecký provoz a dalších popsanych kritérií. Zařazení do příslušné skupiny neznamena žádnou výhodu či nevýhodu při projednávání, tímto způsobem byl určen pouze okruh dotčených obcí, které budou obeslány dokumentací EIA a budou jí mít pro zpracování případných připomínek k dispozici v listinné nebo elektronické podobě. Vzhledem k tomu, že

dokumentace bude zveřejněna na serveru příslušného úřadu (MŽP), může se k ní vyjádřit každý.

Pro provedení protihlukových opatření je podstatný návrh nového ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně pro dráhový systém s paralelní dráhou. Je v samostatné příloze 14 předkládané dokumentace. Z mapového podkladu označeného písmenem D v této příloze je patrný jak rozsah stávajícího ochranného pásma, tak i hranice navrhovaného ochranného pásma, ze kterého je patrné, že ve obec Pavlov je zahrnuta do návrhu OHP. Hranice OHP je smluvní a je výsledkem dohody mezi provozovatelem letiště a obcí. Proces projednávání v současné době probíhá.

Obec Pavlov byla sice navržena do ochranného pásma OHP, avšak při bližší analýze zatížení území hlukem z leteckého provozu je patrné, že obec Pavlov je již v podlimitním pásmu pro letecký hluk a to jak v denní, tak i v noční době. Z hlediska dopravního zatížení obce Pavlov by dominantní část dopravní zátěže z centrální nejvíce zatížené části měla být převedena na novou komunikaci R 6, vedenou severně mimo obytnou oblast Pavlova a to ve vzdálenosti větší jak 100 m od nejbližší obytné zástavby v severní části obce Pavlov. Splnění limitních hladin z této nové komunikace by mělo být zajištěno případnými protihlukovými opatřeními u této komunikace a mělo by být doloženo i v rámci kolaudačního řízení měření hluku. Vzhledem k těmto faktům již obec Pavlov nebyla zařazena mezi řešené lokality, jejichž výběr i ve spolupráci s příslušnými orgány byl především podřízen průběhem limitních izofon z letecké dopravy a případně významnými změnami v dopravním zatížení na komunikační síti souvisejícími s hodnoceným záměrem.

#### **40) Obecní úřad Ptice**

**Václav Jirotko, starosta**

**č.j.: 518/2005 ze dne: 13.10. 2005**

##### Podstata vyjádření:

Na základě vyjádření občanů má obec Ptice zájem o bližší informace o vlivu hluku z leteckého provozu na životní prostředí v obci, nejlépe formou schůzky odborného pracovníka Ministerstva ŽP s občany obce Ptice.

##### Stanovisko:

Součástí předkládané dokumentace je „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“. Z této studie je patrný také očekávaný vývoj akustické situace pro řešený časový horizont jak při provedení záměru, tak při jeho neprovedení. Z výpočtů nevyplývá výraznější změna pro obec Ptice.

#### **41) Město Roztoky**

**odbor životního prostředí, Ing. Eva Krautová, vedoucí OŽP**

**č.j.: 2052/2005 ze dne: 5.9. 2005**

##### Podstata vyjádření:

Dokumentace předpokládá současně s vybudováním nové dráhy rovněž stanovení nového režimu provozu vzletových a přistávacích drah. V souvislosti se změnou režimu provozovaných drah musí být nově vyhlášena i ochranná hluková pásma v okolí letiště. Město Roztoky proto požaduje do dokumentace doplnit návrh na rozmístění monitorovacího systému, ve kterém by měřicí body byly rozmístěny nejen v osách stanovených letových koridorů, ale i přímo v obcích, které mohou být

v případě odklonu letadel od stanovené trasy vzletu či přistání, zasaženy hlukem z pohybů letadel. Výstupy z monitorovací stanice umístěné v obydlené části města požadujeme předávat přímo na radnici. Současně požadujeme vypracování návrhu kompenzací pro obce v oblasti, která je provozem letiště zasažena, ve kterém by byly zohledněny výsledky z monitorování hluku v jednotlivých měřicích bodech

Stanovisko:

Součástí dokumentace je „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“ (příloha 13).

Návrh nového ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně je vypracován v samostatné příloze 14 předkládané dokumentace. Z mapového podkladu označeného písmenem D v této příloze je patrný jak rozsah stávajícího ochranného pásma, tak i hranice navrhovaného ochranného pásma. Část města Roztoky je navržena do nového OHP, v případě dohody o hranici OHP budou provedena protihluková opatření. Nezbytné je však upozornit, že se jedná na úrovni procesu EIA o první (pracovní) podklad k jednání o vedení nové hranice OHP a o režimových opatřeních v pásmu, která mají za cíl dosáhnout shodu mezi všemi subjekty zúčastněnými v územním řízení.

Nový NTMS, uvedený do zkušebního provozu 1.10.2007 má 13 stacionárních stanic, které jsou systémově rozmístěny podle jejich účelu (kontrola hluku, kontrola tratí, kontrola hranice OHP, sankční stanice) ve vybraných lokalitách. Pro oznamovatele je nepřijatelné, aby byly monitorovací stanice umístěny podle subjektivních názorů občanů či obcí. K takovým účelům jsou k dispozici 2 mobilní monitorovací stanice, které budou umísťovány na dobu nutnou pro získání validních dat o hlukové zátěži buď podle systémového rozpisu oznamovatele nebo podle požadavku okolních obcí.

Podstata vyjádření:

Je požadováno doplnění dokumentace o návrh na úpravu a revitalizaci Únětického a Kopaninského potoka, kterými jsou odváděny dešťové a vyčištěné odpadní vody z velké části zpevněných ploch a některých provozů. Kvalita a množství těchto vod značně ovlivňuje oba toky do té míry, že potoky ztrácejí svůj původní charakter přírodní vodoteče. Protože však Únětický potok tvoří osu přírodní rezervace Roztocký háj – Tiché údolí, je potřeba k celkové revitalizaci přistupovat velmi citlivě.

Stanovisko:

Proces posuzování záměru „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění byl již ukončen vydáním závěrů zjišťovacího řízení pod zn.: S-MHMP-062663/2007/OOP/VI/EIA/325-2/Žá. Závěr zjišťovacího řízení na „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ je doložen v příloze 9 předkládané dokumentace. Na tuto čistírnu budou odváděny vody i z nově navrhované RWY 06R/24L.

**42) Obec Středokluky**

**Ing. Jitka Holcmanová, starostka**  
**bez č.j. ze dne: 17.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Obec Středokluky má připomínky ohledně ochranného hlukového pásma (OHP) letiště Praha Ruzyně. V návrhu na straně 55 je uvedeno: Rozsah ochranného hlukového pásma vychází z předpokladu výhledového leteckého provozu na letišti Praha – Ruzyně s celkovým počtem 153 700 pohybů. Z tabulky na str. 9 však

vyplývá, že tento „výhled“ byl překročen již v tomto roce a do roku 2010 se předpokládá nárůst na 227 571 pohybů. Dále je nám známo, že ŘLP s.p. uvede v nejbližší době do provozu přibližovací systém ILS na dráze 13 a převede na tuto dráhu většinu přistání tak, aby byla dráha 24 uvolněna převážně pro vzlety. Tím dojde k zásadním změnám údajů, podle kterých bylo konstruováno stávající OHP (viz též kapitola „Dráhový systém“ záměru). Protože obec Středokluky bude uvedeným záměrem významně dotčena, předpokládáme v souladu s postupem uvedeným v záměru na straně 56 jednání s provozovatelem letiště o změnách vedení hranice OHP.

Stanovisko:

Součástí dokumentace je „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“ (příloha 13). Tato studie vychází ze všech známých předpokladů využití jednotlivých směrů dráhového systému s paralelní dráhou. Právě ŘLP, s.p. z důvodů bezpečného a plynulého řízení provozu ze dvou paralelních drah výrazně utlumí provoz na vedlejší RWY 13/31.

Návrh ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně je vypracován v samostatné příloze 14 předkládané dokumentace. Z mapového podkladu označeného písmenem D v této příloze je patrný jak rozsah stávajícího ochranného pásma, tak i hranice navrhovaného ochranného pásma. Jak ve stávajícím OHP, tak v návrhu nového OHP je zahrnuta pouze část obce Nové Středokluky. Vedení konečné hranice nového OHP bude s obcí projednáno, proces byl již zahájen.

**43) Obecní úřad Svárov**

**Stanislav Mottl, starosta**

**Bez č.j.: ze dne: 12.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Nesouhlasí s obsahem oznámení.

Stanovisko:

Z hlediska obsahu vyjádření se jedná o shodné vyjádření jako u úvodní části vyjádření města Hostivice s tím, že je pouze zaměněn název obce. Platí proto stejná reakce jako na vyjádření města Hostivice s tím, že na rozdíl od reakce zpracovatelského týmu k připomínkám města Hostivice není pro obec Svárov navrhováno měřicí místo hluku a shodně s městem Hostivice není dokumentací navrhováno místo pro AIM.

**44) Obec Svinařov**

**Ilona Furstová**

**č.j.: 0130/2005 ze dne: 15.9. 2005**

Podstata vyjádření:

K uvažovanému záměru není námitek

**45) Obec Tuchoměřice**  
**Ing. Jaroslav Radostný, starosta**  
**bez č.j. ze dne: 13.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně představuje výrazný nárůst zpevněných ploch a s tím i produkci kontaminovaných srážkových vod. Tato skutečnost je v přímém kontrastu se stavem Únětického potoka (dále jen potoka), který protéká naší obcí. Stav koryta sice monitoruje Zemědělská a meliorační správa Kladno, ale pro nedostatek finančních prostředků nic jiného zřejmě nedělá. Oznámení je převážně „teoretické“, nikde není konkrétní návrh jak se rozšiřování zpevněných ploch projeví v úpravě značně poškozeného koryta Únětického potoka, kam se má zvýšený objem dešťových vod vypouštět. Množství vody vtékající do koryta v prostoru katastru Kněžívka, Kněževes a Tuchoměřice je minimální. Zato největší nápor vody jsou z plochy letiště. Vydlážděné koryto potoka je v havarijním stavu, zákruty jsou vymílány a uvolněné betonové desky putující po proudu ničí koryto potoka. Stejně neudržované je hradlo u Tuchoměřického poldru i samotné vyústění do záplavové plochy u ČOV Tuchoměřice. Dlouze a podrobně je v Oznámení popsán stav fauny a flory v okolí potoka, ale jak v potoce a v blízkosti potoka živoří živí tvorové, když minimálně jedenkrát ročně je koryto vypláchnuto z letiště vypouštěnou vodou s vysokým obsahem toxických látek z rozmrazovacích postřiků a v průběhu roku při čištění retenčních nádrží vytéká do potoka zpěněná smrdutá černá voda (dle vodohospodářů ČSL nezávadná), již popsáno není. Nefunkční systém varování vlastníků rybníků na potoce již v minulosti nezabránil otrávení ryb.

Stanovisko:

Proces posuzování záměru „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění byl již ukončen vydáním závěrů zjišťovacího řízení pod zn.: S-MHMP-062663/2007/OOP/VI/EIA/325-2/Žá. Závěr zjišťovacího řízení na „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ je doložen v příloze 9 předkládané dokumentace. Na tuto čistírnu budou odváděny vody i z navrhované RWY 06R/24L.

V rámci tohoto procesu bylo provedeno i „Posouzení vlivu provozu letiště Praha – Ruzyně na ekologický stav Únětického a Kopaninského potoka“ na základě požadavku vodoprávního úřadu Magistrátu HMP.

Uvedené nedostatky na toku Únětického potoka musí být adresovány správci toku ZVHS, jehož povinností je udržovat tok i Tuchoměřický poldr v provozuschopném a nezávadném stavu. Oznamovatel usiloval o převzetí správy tohoto vodního díla, aby mohl na vlastní náklady nedostatky odstranit. Převzetí Tuchoměřického poldru Letištěm Praha, s.p. nebylo však možné uskutečnit z majetkoprávních důvodů. V současné době ZVHS provedlo opravu nátokového a odtokového objektu a zajistilo jeho provozuschopnost. Zároveň zahájilo první etapu oprav a revitalizace Únětického potoka právě v obci Tuchoměřice v rámci odstraňování povodňových škod.

Podstata vyjádření:

V blízkosti obce Tuchoměřice nebyl v posledních třech letech měřen hluk z leteckého provozu. Uvítali bychom instalaci měřícího stanoviště neboť se domníváme, že teoretické propočty jsou bezesporu jedna věc a nekázeň a nedodržováním letových

tras v našich obou katastrech je v reálu podstatně vyšší než uvádějí fundované studie.

Stanovisko:

Součástí dokumentace je „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“ (příloha 13).

Návrh ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně je vypracován v samostatné příloze 14 předkládané dokumentace. Z mapového podkladu označeného písmenem D v této příloze je patrný jak rozsah stávajícího ochranného pásma, tak i hranice navrhovaného ochranného pásma ve vztahu k obci Tuchoměřice.

Nový NTMS, uvedený do zkušebního provozu 1.10.2007 má 13 stacionárních stanic, které jsou systémově rozmístěny podle jejich účelu (kontrola hluku, kontrola tratí, kontrola hranice OHP, sankční stanice) ve vybraných lokalitách. Pro oznamovatele je nepřijatelné, aby byly stacionární monitorovací stanice umísťovány podle subjektivních názorů občanů či obcí. K takovým účelům jsou k dispozici 2 mobilní monitorovací stanice, které budou umísťovány na dobu nutnou pro získání validních dat o hlukové zátěži buď podle systémového rozpisu oznamovatele nebo podle požadavku okolních obcí. V rámci zahájeného projednávání konečné hranice nového OHP bude využití mobilních stanic na programu.

**46) Obec Tursko**

**Václav Vlk, starosta**

**bez č.j.: ze dne: 10.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Žádají dopracování Dokumentace z toho důvodu, že realizace Paralelní RWY 06R/24L vyžaduje řešit v předstihu realizaci Pražského okruhu. Požadují hlouběji zpracovaný harmonogram těchto vazeb, včetně možných realizačních záruk. Dále požadují komplexní řešení přeložky silnice č. 240/II a to ještě před zahájením výstavby paralelní RWY 06R / 24 L.

Stanovisko:

Jak je patrné z předkládané dokumentace, v hlukové a rozptylové studii jsou řešeny různé varianty komunikačního systému právě z důvodů, že není znám přesnější harmonogram budování komunikačního systému a oznamovatel záměru tuto skutečnost nemůže ovlivnit. Variantní řešení zátěží komunikací je zohledněno i z toho důvodu, že letiště je schopno uvažovaný počet cestujících pro časový horizont roku 2012 odbavit i při využití současného dráhového systému.

**47) Obec Únětice**

**Ing. Vladimír Vytiska, starosta**

**bez č.j.: ze dne: 10.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Je uvedeno, že výrazné zvýšení počtu letadel, který při následném rozšíření odbavovacích možností bude znamenat neúnosné zatížení pražského a středočeského prostoru přiléhajícího k letišti a způsobí tak vážnou kolizi s převážně rezidenční funkcí této oblasti. Domníváme se, že i při rozložení hlukové zátěže lze za maximum považovat 20 milionů pasažérů ročně. Proto budeme trvat na tom, aby část bývalého vojenského prostoru Milovic, případně jiný vhodný prostor byl účinně prostřednictvím územně plánovacích nástrojů rezervován pro výstavbu druhého

mezinárodního letiště. Jsme přesvědčeni, že určitý segment letecké přepravy, zejména cargo, charterové lety (spojené s nočním provozem), lety nízkorozpočtových společností a transfery nemůže být do budoucna v Ruzyni rozšiřován.

Stanovisko:

Kapacita, která je projednávána v rámci předkládaného procesu činí 15,4 mil. cestujících ročně, návrh nového OHP je dokladován na 21,2 mil. cestujících ročně. Navyšování kapacity letiště nad objemy, které budou případně projednány a odsouhlaseny v procesu EIA, bude nezbytné znovu projednat v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Variantní umístění druhého mezinárodního letiště není ovlivnitelné oznamovatelem předkládaného záměru.

Podstata vyjádření:

Mimo stanovení nových hranic hlukových pásem je nutné změnit a rozšířit systém měření hluku se zaměřením na hranice těchto pásem a možnost mobilního řešení.

Stanovisko:

V okolí letiště Praha – Ruzyně se až do konce roku 2006 provádělo průběžné měření hluku z leteckého provozu monitorovacím systémem z roku 1993, který měl 10 stacionárních monitorovacích stanic umístěných vesměs uvnitř obcí v okolí letiště, 1 stacionární stanici umístěnou v areálu letiště u motorového stání v blízkosti hangáru „F“ a 1 stanici mobilní. Monitoring hluku z leteckého provozu byl prováděn formou služby, poskytované Letišti Praha, s.p. firmou J\*D\*S.

Výsledky monitoringu hluku z leteckého provozu LKPR byly prezentovány na webových stránkách LP s.p. (<http://www.prg.aero>) v „*Hlukovém bulletinu*“ v těchto souborech:

3. Naměřené hodnoty  $L_{Aeq}$  (tabulky hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku  $L_{Aeq D}$  a  $L_{Aeq N}$  v intervalech denní a noční doby každého dne, měřené v 10 místech v okolí LKPR)
4. Překročení limitních hodnot  $L_{Amax}$  dle AIP ČR (tabulky hodnot maximálních hladin akustického tlaku  $L_{Amax}$ , měřených ve 3 vybraných místech měření, které překračovaly nastavenou limitní úroveň, sloužily od roku 2005 k uplatnění sankcí za jejich překročení).

Náhradou za přerušené průběžné monitorování hluku z leteckého provozu LKPR pro rok 2007 bylo, se souhlasem organizací provádějících státní zdravotní dozor (MHS HMP, KHS Středočeského kraje, Zdravotní ústav Praha), měření hluku podle projektu „*Návrh náhradního způsobu měření hluku z leteckého provozu - TECHSON 2007*“. Měření bylo využito k ověření hranic ochranného hlukového pásma a nového rozmístění monitorovacích stanic, a to na základě opakovaných přesnějších měření hluku pomocí mobilních měřících přístrojů, v souladu s Metodickým návodem pro měření a hodnocení hluku z leteckého provozu, vydaným Hlavním hygienikem ČR .

V průběhu roku 2006 se Letiště Praha, s.p. rozhodlo zásadně inovovat systém monitorování hluku z leteckého provozu a letových tratí v souladu se světovými trendy. Požadavky na nový systém monitoringu vycházejí z projektu „*Projekt monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí v okolí letiště Praha Ruzyně - TECHSON 2001*) a ze specifikace „*Technické požadavky na systém monitorování hluku a dráhy letu při leteckém provozu na letišti PRAHA RUZYNE - TECHSON 2005*“. Technickým podkladem je Standard ISO/ICD 20906.

Prvořadé cíle nového systému monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí jsou tyto:



- kontrola dodržení podmínek ochranného hlukového pásma (vyhlášených hranic OHP)
- kontrola dodržení hygienických limitů hluku pro chráněný venkovní prostor vně OHP LKPR
- kontrola dodržení mezních hodnot hluku pro jednotlivé přelety, stanovených provozovatelem LKPR
- kontrola dodržení dráhy letu (výška letu a bod pro zahájení točení po vzletu, výška letu pro přiblížení) a dalších provozních omezení
- sběr a ukládání dat o hluku a průvodních parametrech leteckého provozu pro další zpracování podle záměrů provozovatele (např. statistické informace o provozu a vývoji hlukové zátěže, o účinnosti zavedených protihlukových opatření apod.)
- numerické modelování hluku z leteckého provozu (hlukových zón) s využitím měřených dat pro varianty současného provozu a pro predikci.

Nový monitorovací systém ANOMS 8 výrobce firmy LOCHARD bude provozovat formou služby pro LKPR do roku 2018 tuzemská firma MaREXCOM, která vzešla z výběrového řízení. Od 1.10.2007 byl zahájen tříměsíční zkušební provoz, který přejde od 1.1.2008 do provozu ostrého. Podstatnou změnou, která byla vyžadována Letištěm Praha, s.p. v rámci výběrového řízení, je možnost operátora provozovatele letiště Praha – Ruzyně bezprostředně využívat v nepřetržitém režimu H 24 veškeré funkce, které tento moderní, vysoce sofistikovaný systém nabízí. Letiště Praha, s.p. tak získalo jeden z nejdůležitějších nástrojů k řešení hlukové problematiky. Systém monitorování hluku z leteckého provozu a letových tratí (Noise and Track Monitoring System – NTMS) má 13 stacionárních stanic, na každé z nich je komplexní meteorologická jednotka, a 2 mobilní stanice.

Rozmístění: č.1 Jeneč  
 č.2 Červený Újezd  
 č.3 Unhošť  
 č.4 Pavlov  
 č.5 Hostivice  
 č.6 Dobrovíz  
 č.7 Kněževes  
 č.8 Horoměřice – střed obce  
 č.9 Přední Kopanina  
 č.10 Horoměřice – JV okraj obce  
 č.11 Řepy  
 č.12 Řepy/Bílá Hora (rozhraní)  
 č.13 Suchdol

Monitorovací stanice jsou umístěny s ohledem na provozování současného dráhového systému. Po zprovoznění paralelní dráhy budou některé přemístěny a případně dokoupen takový počet, aby zajistil ucelenou kontrolu provozování dráhového systému s paralelní dráhou (hluk z leteckého provozu a letové tratě).

Výsledky monitoringu hluku z leteckého provozu budou umístěny po spuštění ostrého provozu na webové stránce provozovatele letiště Praha – Ruzyně [www.prg.aero](http://www.prg.aero).

Podstata vyjádření:

Ve vztahu k ČOV JIH je uvedeno, že vzhledem k významnému zvýšení zpevněných a nepropustných ploch a kapacitě recipientu je nutné počítat s dostatečnou plochou pro retenci a vsakování dešťových vod.

Stanovisko:

Proces posuzování záměru „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění byl již ukončen vydáním závěrů zjišťovacího řízení pod zn.: S-MHMP-062663/2007/OOP/VI/EIA/325-2/Žá. Závěr zjišťovacího řízení na „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ je doložen v příloze 9 předkládané dokumentace. Na tuto čistírnu budou odváděny vody i z nove navrhované RWY 06R/24L.

Podstata vyjádření:

Na str. 230 oznámení je prognóza vývoje počtu pohybů do r. 2010, kde zvýšení počtu pohybů v noční době v podstatě kopíruje celkové zvýšení. Jsme přesvědčeni o tom, že intenzita nočního provozu musí mít degresivní charakter.

Stanovisko:

Součástí dokumentace je „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“ (příloha 13). Součástí této přílohy je i Dodatek C: **Opatření ke snížení hluku z provozu letiště Praha Ruzyně garantovaná provozovatelem letiště (LP s.p.)**, kde je výslovně uvedeno:

*Provozovatel letiště Praha Ruzyně - Letiště Praha s.p. - garantuje zavedení následujících opatření ke snížení hluku, navržených v kapitole 10 této hlukové studie. Garance je projednána v odborném orgánu provozovatele LKPR (záznam z jednání ze dne 23.3.2007) a předložena v písemné formě. Opatření ke snížení hluku se vztahují na provoz po výstavbě paralelní RWY 06R/24L LKPR.*

• Omezení hluku z nočního provozu:

- RWY 13/31 a RWY 06R/24L budou uzavřeny pro noční provoz, s výjimkou následujících případů :
  - Ø vzlet nebo přistání z/na RWY 06R/24L bude možné pouze v případě, že RWY 06L/24R je uzavřena pro vzlety a přistání
  - Ø vzlet nebo přistání z/na RWY 13/31 bude možné pouze v případě, že obě RWY 06/24 jsou uzavřeny pro vzlety a přistání nebo pokud to bude nutné z důvodu bezpečnosti letu

Od tohoto opatření se taktéž odvíjí neměnný počet pohybů letadel v noční době od roku 2012.

Garance provozovatele letiště jsou dále dokladovány v Příloze 3.

K organizaci nočního provozu, který je jedním z nejdůležitějších oblastí „Projektu komplexního řešení hluku z leteckého provozu na letišti Praha – Ruzyně“, je třeba dodat, že stanovený počet pohybů (tzv. pravidlo 3+3 – 3 starty a 3 přistání v jedné noční hodině) již neplatí. Toto pravidlo vycházelo z hlukové studie, zpracované podle legislativy, platné do 31.12.2000, kdy noční provoz k porovnání s hlukovým limitem pro noční provoz byl hodnocen podle jedné nejhorší noční hodiny. Podle současně platné legislativy je noční provoz hodnocen za 8 hodin a jeho hlukový limit je stanoven pro noční dobu tzv. charakteristického dne (definován v Metodickém návodu pro měření a hodnocení hluku z leteckého provozu, vydaném Hlavním hygienikem ČR). Letiště Praha, s.p. dlouhodobě drželo podmínky nočního provozu, i když neměly oporu v platné legislativě, jenom proto, že obyvatelé žijící v okolí letiště byli na režim nočního provozu zvyklí. Od zimní sezony 2007 byly vypublikovány nové podmínky pro noční provoz, vycházející z dodržení zavedené tzv. hlukové kvoty. V praxi to znamená, že do nočního provozu jsou povolována pouze nejmodernější letadla s nízkými hlukovými emisemi (Letištěm Praha, s.p. stanovené hlukové

kategorie 1 a 2), jejichž typy a verze jsou jmenovitě uvedeny v tzv. BONUS listu. Jejich počet může kolísat, musí však platit, že za hranicí ochranného hlukového pásma bude noční hlukový limit pro letecký hluk dodržen.

#### **48) Obec Velké Přílepy**

**Jiří Říha, starosta**

**č.j.: 523/05 ze dne: 29.9. 2005**

##### Podstata vyjádření:

Dokumentace je zbytečně objemná, nadměrně složitá a nepřehledná, přičemž objem nekoresponduje s množstvím a kvalitou relevantních informací pro obec. Některá fakta jsou převzata z neaktuálních statistik.

##### Stanovisko:

Posouzení vlivu takto rozsáhlého záměru nelze zpracovat neobjemně právě z toho důvodu, že musí být respektován obsah oznámení (respektive dokumentace) v rozsahu přílohy č.4 daný platnou legislativou. Nelze se vyjádřit ke skutečnosti, že některá fakta jsou převzata z neaktuálních statistik, protože tato fakta nejsou ve vyjádření uvedena.

##### Podstata vyjádření:

Prognóza rozvoje letecké dopravy není příznivá, neboť se počítá s dalším nárůstem pohybu letadel (viz např. Stenografický zápis 47. schůze Poslanecké sněmovny, 22. září 2005, který se týká návrhu poslanců Jaromíra Schlinga, Hany Orgoníkové, Jiřího Hanuše, Ludvíka Hovorky, Roberta Vokáče a dalších na vydání zákona o výstavbě vzletové a přistávací dráhy 06R /24L letiště Praha Ruzyně), a tím i zvyšováním hlukové zátěže území a následným vlivem na životní prostředí.

##### Stanovisko:

Zpracovatelský tým dokumentace konstatuje, že záměr výstavby paralelní dráhy reaguje právě na zvyšující se poptávku po letecké dopravě a tedy prognózu rozvoje letecké dopravy a předkládaná dokumentace vyhodnocuje vlivy na životní prostředí související se záměrem.

##### Podstata vyjádření:

Je položena otázka, týkající se předpokládané trajektorie letů (viz obr. 3, str. 14, Přílohy 9). Zobrazená mapka je velmi malá a zobrazená trajektorie končí u části obce Černý Vůl. Lze odvodit, a praxe letošního léta to potvrzuje, že trajektorie letu letadla podle výše uvedeného obrázku dále pokračuje nad obec Velké Přílepy. Letadla se na Velkých Přílepy dosud objevovala pouze sporadicky. Avšak v letních měsících 2005 se intenzita letů na Velkých Přílepy zvýšila na úroveň, která se pro občany obce, nezvyklé na tak silnou hlukovou zátěž, stala předmětem stížností na ČSA. V odpovědi na tuto stížnost ze dne 12.8. 2005 pod Č.j.: KPR/188/KLP/380/05 mj. konstatováno, že „ obec Velké Přílepy se z pohledu postupů pro vzlet nachází bočně od publikovaných trajektorií“. Občanům Velkých Přílep je však potřeba vysvětlit fakt, proč v některých dnech řada letadel prolétá v krátkých intervalech (2-5 minut) v poměrně nízkých výškách nad středem obce, když se dle výše uvedeného vyjádření obce nachází mimo publikovaných trajektorií letů.

##### Stanovisko:

Již z filosofie smyslu hlukové studie pro letecký provoz je zřejmé, že trajektorie jsou podstatné do té vzdálenosti, kdy se mohou významně projevit ve vztahu k platným

hygienickým limitům. Podle současné organizace provozu na jednotlivých drahách a aplikovaných odletových a příletových postupů nelze přistupovat k hodnocení vlivu záměru na akustickou situaci k roku uvedení záměru do provozu, neboť skokový nárůst kapacity dráhového systému umožní optimalizovat odletové a příletové postupy tak, aby se přistávající a odlétající letadla držela v co nejpřesnějších letových tratích, odpovídajících standardním odletovým (SID) a příletovým (STAR) tratím minimálně v okruhu 12 km od letiště. Je to jedním z cílů „Projektu komplexního řešení hluku z leteckého provozu“, neboť kontrola odletových a příletových tratí je jednou z nejdůležitějších funkcí nového NTMS a je na ní založen i připravovaný sankční systém.

V současné době se letadla po vzletu pohybují buď v ose dráhy nebo po SID až do dosažení výšky cca 600 m nad terénem (této výšky mohou dosáhnout v různé vzdálenosti od letiště podle typu letadla a jeho vzletové hmotnosti) a poté se odkloní na nejbližší navigační bod odpovídající jejich cílové destinaci. Proto dochází k vějířovitým rozptylům. Důsledkem tohoto způsobu provozu není překračování hlukových limitů, občané si však všímají intenzity provozu a stěžují si na „nedodržování letových tratí“. Odletové i příletové postupy se aplikují stejným způsobem mnoho let, zvyšování počtu pohybů však na tento stav, který oznamovatel nepovažuje za optimální, upozornilo.

#### Podstata vyjádření:

Nelze opomenout rychle se rozvíjející zástavbu ve Velkých Přílepech, zejména v posledních letech a to zejména směrem k obci Černý Vůl (vzdálenost mezi obcemi je cca 1 km po silnici). Pro objektivitu řízení je nezbytné vzít v úvahu aktuální údaje o počtu obyvatel v obci, včetně zkolaudovaných domů i bytů a zároveň zjistit údaje o plánované výstavbě. Údaje v oznámení o počtu obyvatel jsou zavádějící, protože jsou vykázané k 1.1. 2003 (str. 21, Přílohy 9). Nárůst obyvatel lze doložit i na základě takového faktu, jako je např. výrazné posílení autobusové dopravy od začátku roku 2003 do současné doby. Již teď je zřejmé, že tato bude muset být v následujícím období znovu posílena.

#### Stanovisko:

Pro celý rozsáhlý soubor obyvatel v obcích v okolí letiště jsou využívány údaje Českého statistického úřadu. Výchozím rokem v oznámení byl rok 2004 a dostupné byly údaje pro rok 2003. V dokumentaci je pracováno v hlukové studii s údaji k roku 2006 poskytnuté ČSÚ.

#### Podstata vyjádření:

Je vyjádřena obava, že v důsledku zvýšeného pohybu letadel nad obcí, popř. bezprostředním důsledkem vybudování paralelní dráhy, pro obyvatele Velkých Přílep bude i pokles ceny pozemků, nemovitostí a ceny pronájmů.

#### Stanovisko:

Vliv letiště na cenové úrovně související se stávajícími nemovitostmi postavenými před znalostí o možném rozšiřování letiště teoreticky závisí na funkci využití dotyčného pozemku a stavby. Zatímco cenový nárůst jednotek s charakterem průmyslové nebo obchodní zóny je jednoznačný, u jednotek s jiným charakterem minimálně nelze hovořit o poklesu. Samostatné spekulativní využití pozemků, nemovitostí opatřených po datu znalosti o možném rozšiřování letiště, je věcí rozvahy dotyčného investora.

Zpracovatelům dokumentace se nepodařilo nalézt vhodnou metodiku, či návod na ocenění hlukem zatížených pozemků a objektů. Domníváme se, že tento problém by bylo nutné řešit již při stanovování cenových map pozemků pro takovéto lokality a legislativně je podchytit. Bohužel i přes hlukové zatížení jsou tržní hodnoty pozemků a objektů v Hostivicích ale i na jiných částech Prahy a okolí stále nezatíženy handicapem hlukové zátěže. Tento problém tímto procesem EIA není možné jednoduše vyřešit.

Podstata vyjádření:

Je konstatováno, že pokud jsou v důsledku hluku z letecké dopravy určitým obcím vypláceny kompenzace, žádáme o podání informace, jak je tato problematika řešena na letištích srovnatelných ve středněevropském regionu. Je na místě, aby v této souvislosti došlo k porovnání se situací v okolí letiště Praha – Ruzyně, resp. dotčených obcí.

Stanovisko:

V okolí letiště je vymezeno ochranné hlukové pásmo. Na celém území ochranného hlukového pásma realizuje Letiště Praha, s.p. dodavatelským způsobem výměnu nevyhovujících oken a balkonových dveří za protihluková okna. Tato povinnost provozovatele letiště vyplývá ze zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví. Legislativa států EU musí být z obecného hlediska srovnatelná. Lišit se mohou hlukové limity nebo způsob vymapování prostoru, kde jsou prováděna protihluková opatření. Letiště Praha, s.p. je členem Mezinárodní rady letišť – Evropa, a proto lze ze znalosti postupů ostatních letišť konstatovat, že způsob, jakým se provádí realizace protihlukových opatření Letištěm Praha, s.p. při minimálních požadavcích na zapojení vlastníků chráněných nemovitostí do tohoto procesu, je ojedinělý.

Podstata vyjádření:

Objektivitu údajů o hlukové zátěži je možné zajistit pouze tehdy, pokud bude v obci zřízena stanice pro měření hluku, tak jak je tomu v případě jiných obcí.

Stanovisko:

Objektivitu údajů o hlukové zátěži je možné zajistit jednak monitoringem hluku, aktuálním měřením na vybraných měřících místech a zpracovávanými hlukovými studii. Uvedené způsoby lze označit za průkazné a na jejich základě lze vyslovit závěr, že není důvod umísťovat na území obce stacionární měřící stanici hluku.

Nový NTMS, uvedený do zkušebního provozu 1.10.2007 má 13 stacionárních stanic, které jsou systémově rozmístěny podle jejich účelu (kontrola hluku, kontrola tratí, kontrola hranice OHP, sankční stanice) ve vybraných lokalitách. Pro oznamovatele je nepřijatelné, aby byly stacionární monitorovací stanice umísťovány podle subjektivních názorů občanů či obcí. K takovým účelům jsou k dispozici 2 mobilní monitorovací stanice, které budou umísťovány na dobu nutnou pro získání validních dat o hlukové zátěži buď podle systémového rozpisu oznamovatele nebo podle požadavku okolních obcí. Obec lze se svým požadavkem odkázat na oznamovatele.

Podstata vyjádření:

Je vznesena otázka, proč nejsou Velké Přílepy zaneseny do ochranného hlukového pásma jako např. obec Černý Vůl.

Stanovisko:

Vymezení území nového OHP vychází z hlukové studie předpokládaného provozu v roce 2020 podle požadavku obou krajských hygienických stanic. Pokud je dotčena alespoň část katastrálního území obce, bude obec vyzvána k projednání konečné hranice nového OHP. Proces byl již zahájen.

Podstata vyjádření:

Obec Velké Přílepy žádá, aby po dohodě zainteresovaných stran obec, zástupce investora společně se zástupcem odboru posuzování vlivů na životní prostředí MŽP bylo svoláno a proběhlo veřejné projednání realizace této akce v obci Velké Přílepy, kde budou vysvětleny uvedené body a popřípadě bude odpovězeno na další dotazy občanů Velkých Přílepy.

Stanovisko:

Místo, termín a čas veřejného projednání záměru je pouze v kompetenci příslušného úřadu, nikoliv zpracovatelského týmu dokumentace.

**49) Obecní Úřad Vinařice**

**Jiří Protiva, starosta**

**č.j.: 438/2005 ze dne: 11.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Obec nesouhlasí s výstavbou dráhy z důvodu zvýšeného přeletu letadel nad územím obce a tím se zvýšenou hladinou hluku působícího na obyvatelstvo. Oznámení může nahradit Dokumentaci vlivu záměru na životní prostředí v další fázi procesu posuzování.

Stanovisko:

Dle výstupů hlukové studie není a nebude obec Vinařice pod zvýšenou hladinou hluku z leteckého provozu.

**50) Obec Zdiby**

**Jan Tvrdý, starosta**

**č.j.: 1753/05/JT ze dne: 14.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Zpracovaná studie neřeší problematiku ochrany životního prostředí občanů obce Zdiby a realizací tohoto projektu by došlo k neúměrnému zhoršení životního prostředí a tím života v obci Zdiby. V současné době je hustota leteckého provozu již na velmi vysoké úrovni a tato zátěž na občany Zdob se projevila již asi před deseti měsíci, oproti letům předchozím a tato situace trvá doposud. Došlo k neúměrnému nárůstu hluku a většímu spadu škodlivých látek vznikajících při spalování leteckého paliva. Dalším zvýšením tohoto provozu by došlo k ještě většímu zhoršení života v obci jak z pohledu hlučnosti, tak i k nárůstu spadu, který by zhoršil životní prostředí a podmínky v naší obci, které již v tuto chvíli jsou na hranici únosnosti.

Stanovisko:

Obec Zdiby se nachází cca na 18 km osy hlavní dráhy RWY 06/24, na které probíhá cca 80 % všech přistání. V tomto místě nalétávají letadla na přistávací paprsek totožný s osou dráhy ve výšce okolo 4000 ft (cca 900 – 1000 m nad terénem). Tímto způsobem se provoz letadel ve vzduchu řídí již mnoho let. Dle výstupů hlukové studie a rozptylové studie není a nebude obec Zdiby pod zvýšenou hladinou hluku z leteckého provozu ani pod významnou imisní zátěží způsobenou provozem letiště.

**51) Městská část Praha 3**  
**odbor územního rozvoje**  
**Ing. arch. Zdeněk Fikar, vedoucí OÚR**  
**č.j.: P03 107641/2005 ze dne: 11.10. 2005**

Podstata vyjádření:

K uvažovanému záměru není připomínek ani námitek.

**52) Obecní úřad Třebusice**  
**Vladimír Vopat, starosta**  
**č.j.: ze dne: 17.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Je vysloven souhlas se záměrem, jsou vyzdviženy pozitivní stránky blízkosti letiště Ruzyně a obce.

**53) Obecní úřad Vysoký Újezd**  
**Josef Vlasák, starosta obce**  
**bez č.j., ze dne: 31.10. 2005**

Podstata vyjádření:

K uvažovanému záměru není připomínek.

**54) Hlavní město Praha**  
**Magistrát hlavního města Prahy**  
**odbor ochrany prostředí**  
**Ing. arch. Jan Winkler, ředitel odboru**  
**č.j.: MHMP – 197111/2005/1/OOP/VI ze dne: 7.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu je uvedeno, že navrhované využití pozemku je v souladu s platným územním plánem sídelního útvaru hlavního města Prahy, schváleným usnesením Zastupitelstva hl.m. Prahy č. 10/05 ze dne 9.9.1999 přijatým vyhláškou č. 32/1999 Sb., o závazné části územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, ve znění pozdějších předpisů. V oznámení je dostatečně vyhodnocen vliv stavby na ZPF ve smyslu §6 vyhlášky č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany ZPF. Oznámení je zpracováno v dostatečném rozsahu.

Podstata vyjádření:

Z hlediska lesů a lesního hospodářství nejsou k záměru připomínky.

Podstata vyjádření:

Z hlediska nakládání s odpady je uvedeno, že příslušná kapitola je zpracovaná dostatečně, jak pro odpady vznikající při výstavbě, tak za provozu. V dalším stupni řízení stavby je požadováno upřesnit objemy vznikajících odpadů a způsob nakládání s nimi.

Podstata vyjádření:

Z hlediska ochrany ovzduší je uvedeno, že zpracování Oznámení je provedeno v dostatečné šíři, nejsou zvláštní požadavky na hodnocení vlivů na ovzduší.

Podstata vyjádření:

Z hlediska ochrany přírody je uvedeno, že vzhledem k výskytu zvláště chráněných druhů živočichů vyžaduje navrhovaná stavba udělení výjimky ze základních podmínek ochrany těchto zvláště chráněných živočichů a udělení souhlasu k zásahu do krajinného rázu, a to před vydáním územního rozhodnutí.

Stanovisko:

Uvedené konstatování bylo aktuální v rámci předkládaného oznámení, kdy byla věnována pozornost i problematice ČOV+ČKV JIH u hlediska rozšíření její kapacity.

Proces posuzování záměru „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění byl již ukončen vydáním závěrů zjišťovacího řízení pod zn.: S-MHMP-062663/2007/OOP/VI/EIA/325-2/Žá. Závěr zjišťovacího řízení na „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ je doložen v příloze 9 předkládané dokumentace.

Ze zvláště chráněných druhů živočichů, kteří se vyskytují v prostoru výstavby dráhy, byl dokladován pouze občasný výskyt ohrožené koroptve polní, nelze zcela vyloučit i případné hnízdění druhu na lokalitě či v okolí. V kontextu zmírnění vlivů na populaci druhu je navrženo řešit skrývky výhradně ke konci vegetačního období, aby nedocházelo k případným ztrátám na snůšce nebo potomstvu ve fázi výstavby, dráha nepochybně zmenší pro populaci druhu kolem letiště teritorium. V tomto kontextu zřejmě bude nutno řešit výjimku podle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny. Na druhé straně se v okolí letiště, např. směrem ke Kopaninskému potoku nebo směrem k Jenči kromě polí nachází dost ruderalizovaných porostů jako potravní základny.

Obecně je však nutno předpokládat, že v rámci ochrany provozu letiště (včetně nové dráhy) před ptáky bude v rámci standardních postupů vytvářen určitý tlak na snížení trvalé přítomnosti populací ptáků v bezprostředním okolí dráhy a existence intenzivně provozovaného letiště obecně znamená především prostorové omezení loviště některých druhů ptáků (mj. i zmíněný kontext ochrany pomocí dravců).

Dále byl doložen jen sporadický výskyt dvou druhů čmeláků s tím, že prostory neobsahují významnější přechodové ekotony pro soustředěné zakládání hnízd, u č. zemního nelze vyloučit zakládání hnízd v opuštěných norách hlodavců. Výskyty zlatohlávka *Oxythyrea funesta* a otakárka fenyklového lze označit za sporadické na sušších enklávách. Regionálně významné či celostátně vzácné druhy nebyly nalezeny. V tomto kontextu nehrozí žádné patrné vlivy na populace těchto druhů, běžně se v okolí letiště nacházejících.

Podstata vyjádření:

Z hlediska myslivosti není připomínek.

Podstata vyjádření:

Z hlediska ochrany vod je uvedeno, že povolení k výstavbě paralelní vzletové a přistávací dráhy 06R/24L musí být věcně a časově koordinováno s povolením stavby tří biologických linek ČOV + ČKV Jih spolu s povolením na stavbu retenčních nádrží. Předložené výpočty ovlivnění vodních toků ve Studii kvalitativního ovlivnění Kopaninského a Únětického potoka ukazují zatížení produkovaného znečištění v hodnotách přesahujících emisní standardy stanovení v Nařízení vlády č. 61/2003 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech a povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech. Přesto, že bude navrhovaná technologie čištění



odpadních vod nejlepší dostupnou technologií čištění v souladu s ust. § 38 odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších změn a doplňků, bude nutné pro dostatečné posouzení ovlivnění vodních toků provozem letiště spolu s podáním žádosti o povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových pro ČOV + ČKV Jih doložit upřesněné a podložené zatěžovací parametry produkovaných odpadních vod tak, aby bylo možno stanovit kapacitu čistírny, zvážit případnou možnost oddělení dešťových vod ze střech objektů a nekontaminovaných zpevněných ploch a jejich přímé (i řízené) vypouštění do vodního toku a doložit dlouhodobý vliv vypouštěného znečištění na vodní tok. Za průmyslové vody je nutno považovat všechny povrchové vody vzniklé kontaminací odmrazovacími prostředky v zimním období.

Stanovisko:

Výše uvedená problematika byla řešena v rámci samostatného procesu EIA na již zmiňovaný záměr „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění. Zpracovatelský tým dokumentace soudí, že tato problematika byla akceptovatelně dokladována v rámci tohoto procesu EIA. Každopádně je však nutné souhlasit s tím že povolení k výstavbě paralelní vzletové a přistávací dráhy 06R/24L musí být věcně a časově koordinováno tak, aby před zahájením provozu na paralelní vzletové a přistávací dráhy 06R/24L byly vytvořeny podmínky pro provoz ČOV+ČKV JIH spolu s odpovídajícím objemem retencí. V tomto smyslu je také formulováno doporučení pro další projektovou přípravu.

**55) Krajský úřad Středočeského kraje  
odbor životního prostředí a zemědělství  
RNDr. Jaroslav Obermajer, vedoucí OŽPaZ  
č.j.: 11483 – 116325/05/OŽP – Kor ze dne: 19.9. 2005**

Podstata vyjádření:

Jako orgán ochrany přírody příslušný podle § 77a cit. zákona, v úplném znění zákona č. 460/2004 Sb. (to je z hlediska zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů a péče o některé kategorie zvláště chráněných území, regionálních územních systémů ekologické stability a Natura 2000) sdělujeme k předloženému Oznámení, že podle údajů v něm obsažených lze očekávat zasahování do biotopu zvláště chráněných živočichů, případně též škodlivé zasahování do jejich přirozeného vývoje, a to během výstavby i provozu záměru. Škodlivému zasahování do přirozeného vývoje zvláště chráněných druhů živočichů je podle § 50 odst. 2 cit. zákona zakázáno. Výjimku z tohoto zákazu může udělit orgán ochrany přírody příslušný podle stupně ohrožení a to pouze v případech výslovně stanovených v § 56 odst. 3 zákona.

Jedná se zejména o přímé ovlivnění zvláště chráněných druhů ptáků výstavbou vzletové a přistávací dráhy, zvýšením intenzity leteckého provozu a opatřeními k zajištění jeho bezpečnosti. Dále lze předpokládat vliv změny odtokových poměrů a kvality vod odváděných z nově vybudovaných ploch do Únětického potoka, ve kterém byl průzkumy prokázán výskyt zvláště chráněných živočichů vázaných na vodní prostředí a který tvoří součást regionálního biokoridoru a především zvláště chráněných území.

Vzhledem k tomu, že jednotlivé části předložené Dokumentace neobsahují jednoznačné závěry (především v oblasti ovlivnění přírodních hodnot Únětického

potoka) a průzkumy nejsou zcela aktuální, je třeba v další fázi posuzování záměru doplnit:

- aktuální biologické průzkumy ploch přímo dotčených novou výstavbou a rovněž toku Únětického potoka. Průzkumy musí být provedeny opakovaně v různých časových úsecích během roku z důvodu zjištění případného hnízdění nebo rozmnožování živočichů,
- výsledky biologických průzkumů je třeba zpracovat tak, aby bylo jednoznačně zřejmé, která část stavby nebo konkrétní činnost spojená s jejím provozováním bude mít vliv na přírodní složky, se zřetelem na zvláště chráněné části přírody,
- pro přehlednost je nutné identifikované výskyty zvláště chráněných druhů a lokality střetů zájmů jejich ochrany s realizací záměru znázornit v mapovém podkladu. Součástí tohoto podkladu musí být i správná hranice, a to z důvodu určení místní příslušnosti jednotlivých orgánů ochrany přírody.

#### Stanovisko:

Některé zvláště chráněné druhy živočichů byly dokladovány jak v prostoru výstavby paralelní dráhy, tak zejména v povodí Kopaninského potoka, v souvislosti s řešením ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, ve vztahu k toku a rybniční soustavě a ve vztahu k doprovodným porostům podél údolí Kopaninského potoka.

Proces posuzování záměru „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění byl již ukončen vydáním závěrů zjišťovacího řízení pod zn.: S-MHMP-062663/2007/OOP/VI/EIA/325-2/Žá. Závěr zjišťovacího řízení na „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ je doložen v příloze 9 předkládané dokumentace. V rámci tohoto procesu byly stanoveny i podmínky ve vztahu k zásahu do biotopu zvláště chráněných živočichů, případně též ke škodlivému zasahování do jejich přirozeného vývoje, a to během výstavby i provozu záměru. Dále bylo provedeno „Posouzení vlivu provozu letiště Praha – Ruzyně na ekologický stav Únětického a Kopaninského potoka“ na základě požadavku vodoprávního úřadu Magistrátu HMP.

V rámci opakovaných biologických průzkumů pro prostor výstavby dráhy byly ze zvláště chráněných druhů živočichů dokladovány pouze občasné výskyty ohrožené koroptve polní, nelze zcela vyloučit i případné hnízdění druhu na lokalitě či v okolí, poněvadž byli jedinci vyrušeni i v hnízdní době, během několika pochůzek zatím ale nebyli vyrušeni juvenilní jedinci v prostoru výstavby. Jak je již konstatováno v komentáři k vyjádření MHMP – odboru ochrany prostředí, v kontextu zmírnění vlivů na populaci druhu je navrženo řešit skrývky výhradně ke konci vegetačního období, aby nedocházelo k případným ztrátám na snůšce nebo potomstvu ve fázi výstavby, pokud by přece jen druh v řešeném území zahrnil (spíše při okrajích polí než uprostřed velkých honů). Lze konstatovat, že u měst druh vyhledává především porosty ruderalní vegetace (potravní nabídka), osidluje především okraje polí s travnatými mezemi, s okraji cest, podmínkou trvalého výskytu je možnost dostatečného úkrytu a potravní nabídka semen plevelů a hmyzu, zejména v období vodění kuřat. S ohledem na charakter bioty v zájmovém území dráhy lze přítomnost těchto preferenčních prvků pro trvalý výskyt pokládat za omezený, jsou spíše doklady ve smyslu preference travnatých ploch i kolem letiště Ruzyně. Dráha a provoz na ní nepochybně zmenší pro populaci druhu kolem letiště teritorium. V tomto kontextu zřejmě bude nutno řešit výjimku podle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny. Na druhé straně se v okolí letiště, např. směrem ke Kopaninskému potoku nebo

směrem k Jenči kromě polí nachází dost ruderalizovaných porostů jako potravní základny.

Obecně je však nutno předpokládat, že v rámci ochrany provozu letiště (včetně nové dráhy) před ptáky bude v rámci standardních postupů vytvářen určitý tlak na snížení trvalé přítomnosti populací ptáků v bezprostředním okolí dráhy a existence intenzivně provozovaného letiště obecně znamená především prostorové omezení loviště některých druhů ptáků (mj. i zmíněný kontext ochrany pomocí dravců).

Dále byl opětovně doložen jen sporadický výskyt dvou druhů čmeláků s tím, že prostory neobsahují významnější přechodové ekotony pro soustředěné zakládání hnízd, u č. zemního nelze vyloučit zakládání hnízd v opuštěných norách hlodavců. S ohledem na rozsah dotčené plochy není relevantní detailně např. do mapy vyhodnocovat polohy hnízd v porostech polních kultur. Výskyty zlatohlávka *Oxythyrea funesta* a otakárka fenyklového lze označit za sporadické na sušších enklávách s tím, že dráha nelikviduje plochy s koncentrovaným výskytem živých rostlin pro otakárka a ní nejsou zasaženy starší trouchnivějící stromy, kde by bylo lze předpokládat možný vývoj zlatohlávka. Regionálně významné či celostátně vzácné druhy nebyly nalezeny. V tomto kontextu nehrozí žádné patrné vlivy na populace těchto druhů, běžně se v okolí letiště nacházejících, opatření ve formě požadavku na skrývky ke konci vegetačního období dle názoru zpracovatelského týmu dokumentace dostatečně řeší hlavní rizika vlivů na faunu během výstavby.

Podstata vyjádření:

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu není námitek.

Podstata vyjádření:

Z hlediska ochrany ovzduší nejsou k záměru zásadní připomínky

Podstata vyjádření:

Z hlediska odpadů je upozorněno na skutečnost, že výkopová zemina, je-li využívána na místě, např. k zásypům, není odpadem ve smyslu citovaného zákona. Proti vlastnímu záměru není námitek.

Podstata vyjádření:

Z hlediska zákona o vodách je uvedeno, že záměr se netýká z hlediska citovaného zákona působnosti Středočeského kraje.

Z hlediska dalších složkových zákonů není Krajský úřad dotčeným orgánem nebo nemá připomínky.

**56) Krajský úřad Středočeského kraje  
odbor životního prostředí a zemědělství  
RNDr. Jaroslav Obermajer, vedoucí OŽPaZ  
č.j.: 11483 – b - 116325/05/OŽP – Kor ze dne: 29.9. 2005  
doplňující vyjádření**

Podstata vyjádření:

Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů je v doplňujícím vyjádření upozorněno na skutečnost, že výkopová zemina, je-li využívána na místě např. k zásypům, není odpadem ve smyslu citovaného zákona. Tuto zeminu je však nezbytné zahrnout do celkové bilance odpadových materiálů pro účely posuzování záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Vzhledem ke skutečnosti, že v prostoru realizace předmětného záměru se

nachází dvě deponie výkopové zeminy, která je dle předchozího rozhodnutí KÚ Středočeského kraje odpadem, (jedna přímo v prostoru rychlostní komunikace Praha – Kladno), požadujeme, abychom byli v případě jakékoli manipulace s odpadem uloženým na těchto deponiích v rámci realizace předmětného záměru o této skutečnosti informováni.

Stanovisko:

Dle sdělení oznamovatele jsou vedeny v předmětné kauze dva právní spory (žaloba, protižaloba) na vyklizení neoprávněně užívaných pozemků, jejichž výsledek nelze předvídat. Letiště Praha, s.p. postupuje a bude postupovat v souladu se všemi právními předpisy (včetně zákona o odpadech číslo 185/2001 Sb.).

**57) Městský úřad Beroun**  
**č.j.: 6862/2005/ŽP-VOD/MK ze dne 3.10. 2005**

Podstata vyjádření:

K realizaci záměru není námitek.

**58) Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav**  
**Ing. Vlastislav Horáček, vedoucí OŽP**  
**č.j.: 100/42792/2005 ze dne: 21.9. 2005**

Podstata vyjádření:

Z hlediska vodoprávního úřadu je konstatováno, že záměr se nedotýká se zájmů chráněných dle vodního zákona v územní působnosti obce s rozšířenou působností Brandýs nad Labem – Stará Boleslav.

Podstata vyjádření:

Z hlediska orgánu ochrany ZPF a SSL, orgánu ochrany přírody a krajiny, orgánu odpadového hospodářství není k záměru připomínek.

**59) Městský úřad Černošice**  
**odbor životního prostředí**  
**č.j.: EIA 201/3/3035/05/Ma ze dne: 5.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Z hlediska vodního hospodářství je požadováno důkladně posoudit vliv záměru na celé povodí Kopaninského a Únětického potoka po stránce kvantitativní i kvalitativní; konstatování, že recipient má malou vodnatost a z toho důvodu nelze splnit imisní limity stanovené nařízením vlády č. 61/2003 Sb., je nedostačující, na samočistící schopnost recipientu se nelze spoléhat. Je konstatováno, že je nutné zajistit provozuschopnost poldru na Únětickém potoce, ale oznámení toto dále neřeší.

Stanovisko:

Proces posuzování záměru „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění byl již ukončen vydáním závěrů zjišťovacího řízení pod zn.: S-MHMP-062663/2007/OOP/VI/EIA/325-2/Žá. Závěr zjišťovacího řízení na „Rozšíření ČOV + ČKV JIH, 3. etapa, letiště Praha – Ruzyně“ je doložen v příloze 9 předkládané dokumentace. Na tuto čistírnu budou odváděny vody i z navrhované RWY 06R/24L. V rámci tohoto procesu bylo provedeno i „Posouzení vlivu provozu letiště Praha – Ruzyně na ekologický stav Únětického a Kopaninského potoka“ na základě požadavku vodoprávního úřadu Magistrátu HMP.

Pro ČOV + ČKV SEVER dne 20.09.2006 pod č.j. 90202/2006/KUSK/OŽP/V-Dr vydal KÚ Středočeského kraje Rozhodnutí, kterým se povoluje nakládání s vodami podle § 8 odst. (1) písm. c) vodního zákona.

Tuchoměřický poldr je ve správě správce drobného vodního toku – Zemědělské vodohospodářské správy (ZVHS). Oznamovatel usiloval o převzetí správy tohoto vodního díla a uvedení do provozuschopného stavu z vlastních prostředků. Převzetí Tuchoměřického poldru Letištěm Praha, s.p. však nebylo možné uskutečnit z majetkoprávních důvodů. V současné době ZVHS provedlo opravu nátokového a odtokového objektu a zajistilo jeho provozuschopnost.

Podstata vyjádření:

Z hlediska ochrany přírody je požadováno doplnit dokumentaci v souladu s § 67 zákona o přírodovědný průzkum dotčených pozemků a jejich širšího území (Únětický potok), který bude zpracován osobou, která je držitelem zvláštní autorizace dle §45i odst.3 zákona.

Stanovisko:

Ve vztahu k předkládanému záměru je podmiňující stavbou rozšíření ČOV+ČKV JIH. Tato stavba prošla samostatným procesem posuzování vlivů na životní prostředí a poukazovaná problematika byla v rámci procesu EIA řešena dostatečným způsobem pro vydání závěrů zjišťovacího řízení na tento záměr.

Podstata vyjádření:

Z hlediska odpadové hospodářství je konstatováno, že projektová dokumentace ke stavebnímu povolení musí zahrnovat rozpracované nakládání s odpady včetně smluvního zabezpečení odstraňování odpadů oprávněnými osobami.

Stanovisko:

Uvedený požadavek není v rozporu s doporučeními jak v rámci zpracovaného oznámení, tak v rámci předkládané dokumentace.

Podstata vyjádření:

Z hlediska ochrany ZPF bez připomínek.

**60) Město Kladno**

**Ing. Kateřina Kohlíčková, MMK, OŽP**

**č.j.: E-mail ze dne: 24.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Odbor ŽP se ztotožňuje s vyjádřením primátora města a k záměru se nebude vyjadřovat.

**61) Městský úřad Slaný**

**Ing. Helena Mohylová, vedoucí OŽP**

**č.j.: ŽP 2545/2005/od-249/Ka, OP-246-Mo ze dne: 10.10. 2005**

Podstata vyjádření:

K uvažovanému záměru nejsou námitky.

**62) Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze  
MUDr. Libuše Polanská, vedoucí odboru hygieny obecné a komunální  
č.j.: 6656/ENV/710/05 ze dne: 14.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Záměr z aspektu ochrany veřejného zdraví se doporučuje dále rozpracovat a posuzovat dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí následovně:

- hluková studie a celá dokumentace je zpracována ve výhledu pouze k r. 2010, je nutné hodnotit výhledové období do r. 2015 až 2020 a prognózu vývoje leteckého provozu k tomuto časovému horizontu odhadnout, včetně všech souvisejících opatření v území,
- vymežit letecké trajektorie a pracovat s těmito trajektoriemi při upřesnění počtu zasažených obyvatel leteckým hlukem,
- předložit návrh ochranného hlukového pásma nejpozději v rámci dokumentace k územnímu řízení k tomuto záměru
- je nutné upřesnit počet obyvatel zasažených leteckým hlukem v jednotlivých hlukových zónách v závislosti na budoucí preferenci dráhového systému v tomto členění:
  - $L_{AeqD}$  55 DB a  $L_{AeqN}$  45 DB
  - $L_{AeqD}$  55 – 60 DB a  $L_{AeqN}$  45 - 50 DB
  - $L_{AeqD}$  60 – 65 DB a  $L_{AeqN}$  50 - 55 DB
  - $L_{AeqD}$  65 – 70 DB a  $L_{AeqN}$  55 - 60 DB
  - $L_{AeqD}$  nad 70 DB a  $L_{AeqN}$  nad 60 DB

Přesto, že maximální hladiny nejsou deskriptorem dle současně platné legislativy, se požaduje uvést i tyto předpokládané maximální hladiny hluku, včetně nejistot výpočtů, zejména v noční době. Bližší odhad počtu obyvatel v jednotlivých hlukových zónách je nutný v zájmu bližší specifikace zdravotních rizik kvalitativně i kvantitativně.

- dopracovat hodnocení zdravotních rizik a řešení opatření na eliminaci těchto rizik nejen řešením protihlukových opatření a omezujících opatření, ale i řešením otázky zdravotnické prevence obyvatel vystavených zvýšené hlukové zátěži jak z leteckého hluku, tak hluku z dopravy
- navrhnout režimová opatření v regulaci a ve využití území v nově navrhovaném ochranném hlukovém pásmu pro účely využití v územním plánování jednotlivých obcí,
- specifikovat garanci omezení nočního provozu na základě nárůstu poptávky leteckého provozu (studie 2010 uvažuje s 5%-ním provozem v noční době).
- navrhnout systém monitoringu hlukové zátěže a monitoringu zdravotního stavu obyvatel v zasažených obcích pro předpokládaný pravidelný provoz letiště včetně mimořádných provozních podmínek, a to podle předpokládaného rozšíření provozu na dráhu RWY 06R/24L.

Stanovisko:

Vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na obyvatelstvo v souvislosti s leteckým provozem je řešeno v příloze 13 je „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“. Součástí této přílohy je i Dodatek C: **Opatření ke snížení hluku z provozu letiště Praha Ruzyně garantovaná provozovatelem letiště (LP s.p.)**, kde je výslovně uvedeno:

*Provozovatel letiště Praha Ruzyně - Letiště Praha s.p. - garantuje zavedení následujících opatření ke snížení hluku, navržených v kapitole 10 této hlukové studie. Garance je projednána v odborném orgánu provozovatele LKPR (záznam z jednání ze dne 23.3.2007) a předložena v písemné formě. Opatření ke snížení hluku se vztahují na provoz po výstavbě paralelní RWY 06R/24L LKPR.*

- Omezení hluku z nočního provozu:
  - RWY 13/31 a RWY 06R/24L budou uzavřeny pro noční provoz, s výjimkou následujících případů :
    - Ø vzlet nebo přistání z/na RWY 06R/24L bude možné pouze v případě, že RWY 06L/24R je uzavřena pro vzlety a přistání
    - Ø vzlet nebo přistání z/na RWY 13/31 bude možné pouze v případě, že obě RWY 06/24 jsou uzavřeny pro vzlety a přistání nebo pokud to bude nutné z důvodu bezpečnosti letu
  - do nočního provozu LKPR budou připouštěna pouze letadla o MTOW do 100 t, vyhovující hlukové kategorii 1 a 2, resp. letadla o MTOW nad 100 t vyhovující hlukové kategorii 1
  - rozsah leteckého provozu v noční době bude vývojem nadále omezen v rozsahu již zavedené hlukové kvóty
  - letový provoz v noční době bude plánován tak, aby nedošlo k překročení zavedené hlukové kvóty
  - motorové zkoušky v noční době budou omezeny na nezbytné minimum a budou prováděny pouze na motorovém stání s protihlukovým vybavením
- Preference drah pro vzlety a přistání
  - RWY 06L/24R bude primárně používána pro vzlety
  - RWY 06R/24L bude primárně používána pro přistání
  - RWY 13/31 nebude za standardního provozu pro vzlety a přistání používána
  - vzlety a přistání z a na RWY 13/31 budou možné pouze v případech, kdy je buď RWY 06L/24R nebo RWY 06R/24L uzavřena pro vzlety a přistání nebo pokud to bude nutné z důvodu bezpečnosti letu

Dále jsou v tomto dodatku specifikována opatření z hlediska standardních příletových a odletových tratí (STAR a SID), z hlediska postupů pro vzlety a přistání, ve vztahu k pozemním operacím letadel, technická opatření a opatření ve vztahu k využití systému monitoringu hluku.

Celkově lze tedy shrnout, že po provedené optimalizaci využití dráhového systému letiště Praha Ruzyně s dvojicí paralelních drah se v aktualizované hlukové studii (T/Z-208/07) uvažuje jediná provozní varianta, předpokládající uzavření RWY 06R/24L v noční době a využití RWY 06R/24L převážně k příletům. Nelze však vyloučit nutnost využít novou RWY 06R/24L po časově omezenou dobu k plnému provozu v obou směrech, např. v době odstávky RWY 06L/24R z důvodu údržby, oprav a rekonstrukcí. Rovněž je provozně nezbytné uvažovat přílety na RWY 06R, pokud to budou atmosférické podmínky (východní proudění) vyžadovat. Uvažovaný rozsah provozu na RWY 06R/24L, který by zatěžoval Hostivice hlukem, bude nezbytným provozním minimem a proto se uvádí jako jediná předkládaná varianta. Její dodržení podporují garantovaná opatření ke snížení hluku letiště Praha Ruzyně.

Akustický deskriptor  $L_{Amax}$  byl již v roce 2000 vyjmut ze seznamu povinných deskriptorů pro hodnocení hluku z leteckého provozu a proto se v hlukových studiích, vzniklých po roce 2000, již nepoužívá. Nicméně při posouzení hlukových událostí v noční době může mít své opodstatnění. Po dohodě se zástupci organizací

provádějících státní zdravotní dozor (MHS HMP, KHS, SZÚ), stvrzené zápisem z porady (ze dne 1.11.2006), se hodnoty  $L_{Amax}$  dokládají pouze v tabelární formě a jsou doloženy v tabulce č.18 „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“.

V okolí letiště Praha – Ruzyně se až do konce roku 2006 provádělo průběžné měření hluku z leteckého provozu monitorovacím systémem z roku 1993, který měl 10 stacionárních monitorovacích stanic umístěných vesměs uvnitř obcí v okolí letiště, 1 stacionární stanici umístěnou v areálu letiště u motorového stání v blízkosti hangáru „F“ a 1 stanici mobilní. Monitoring hluku z leteckého provozu byl prováděn formou služby, poskytované Letišti Praha, s.p. firmou J\*D\*S.

Výsledky monitoringu hluku z leteckého provozu LKPR byly prezentovány na webových stránkách LP s.p. (<http://www.prg.aero>) v „*Hlukovém bulletinu*“ v těchto souborech:

§ Naměřené hodnoty  $L_{Aeq}$  (tabulky hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku  $L_{Aeq D}$  a  $L_{Aeq N}$  v intervalech denní a noční doby každého dne, měřené v 10 místech v okolí LKPR)

§ Překročení limitních hodnot  $L_{Amax}$  dle AIP ČR (tabulky hodnot maximálních hladin akustického tlaku  $L_{Amax}$ , měřených ve 3 vybraných místech měření, které překračovaly nastavenou limitní úroveň, sloužily od roku 2005 k uplatnění sankcí za jejich překročení).

Náhradou za přerušené průběžné monitorování hluku z leteckého provozu LKPR pro rok 2007 bylo, se souhlasem organizací provádějících státní zdravotní dozor (MHS HMP, KHS Středočeského kraje, Zdravotní ústav Praha), měření hluku podle projektu „*Návrh náhradního způsobu měření hluku z leteckého provozu - TECHSON 2007*“. Měření bylo využito k ověření hranic ochranného hlukového pásma a nového rozmístění monitorovacích stanic, a to na základě opakovaných přesnějších měření hluku pomocí mobilních měřících přístrojů, v souladu s Metodickým návodem pro měření a hodnocení hluku z leteckého provozu, vydaným Hlavním hygienikem ČR .

V průběhu roku 2006 se Letiště Praha, s.p. rozhodlo zásadně inovovat systém monitorování hluku z leteckého provozu a letových tratí v souladu se světovými trendy. Požadavky na nový systém monitoringu vycházejí z projektu „*Projekt monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí v okolí letiště Praha Ruzyně - TECHSON 2001*) a ze specifikace „*Technické požadavky na systém monitorování hluku a dráhy letu při leteckém provozu na letišti PRAHA RUZYŇ - TECHSON 2005*“. Technickým podkladem je Standard ISO/ICD 20906.

Prvořadé cíle nového systému monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí jsou tyto:

- kontrola dodržení podmínek ochranného hlukového pásma (vyhlášených hranic OHP)
- kontrola dodržení hygienických limitů hluku pro chráněný venkovní prostor vně OHP LKPR
- kontrola dodržení mezních hodnot hluku pro jednotlivé přelety, stanovených provozovatelem LKPR
- kontrola dodržení dráhy letu (výška letu a bod pro zahájení točení po vzletu, výška letu pro přiblížení) a dalších provozních omezení
- sběr a ukládání dat o hluku a průvodních parametrech leteckého provozu pro další zpracování podle záměrů provozovatele (např. statistické informace o



provozu a vývoji hlukové zátěže, o účinnosti zavedených protihlukových opatření apod.)

- numerické modelování hluku z leteckého provozu (hlukových zón) s využitím měřených dat pro varianty současného provozu a pro predikci.

Nový monitorovací systém ANOMS 8 výrobce firmy LOCHARD bude provozovat formou služby pro LKPR do roku 2018 tuzemská firma MaREXCOM, která vzešla z výběrového řízení. Od 1.10.2007 byl zahájen tříměsíční zkušební provoz, který přejde od 1.1.2008 do provozu ostrého. Podstatnou změnou, která byla vyžadována Letištěm Praha, s.p. v rámci výběrového řízení, je možnost operátora provozovatele letiště Praha – Ruzyně bezprostředně využívat v nepřetržitém režimu H 24 veškeré funkce, které tento moderní, vysoce sofistikovaný systém nabízí. Letiště Praha, s.p. tak získalo jeden z nejdůležitějších nástrojů k řešení hlukové problematiky. Systém monitorování hluku z leteckého provozu a letových tratí (Noise and Track Monitoring System – NTMS) má 13 stacionárních stanic, na každé z nich je komplexní meteorologická jednotka, a 2 mobilní stanice.

Rozmístění: č.1 Jeneč  
č.2 Červený Újezd  
č.3 Unhošť  
č.4 Pavlov  
č.5 Hostivice  
č.6 Dobrovíz  
č.7 Kněževes  
č.8 Horoměřice – střed obce  
č.9 Přední Kopanina  
č.10 Horoměřice – JV okraj obce  
č.11 Řepy  
č.12 Řepy/Bílá Hora (rozhraní)  
č.13 Suchdol

Monitorovací stanice jsou umístěny s ohledem na provozování současného dráhového systému. Po zprovoznění paralelní dráhy budou některé přemístěny a případně dokoupen takový počet, aby zajistil ucelenou kontrolu provozování dráhového systému s paralelní dráhou (hluk z leteckého provozu a letové tratě).

Výsledky monitoringu hluku z leteckého provozu budou umístěny po spuštění ostrého provozu na webové stránce provozovatele letiště Praha – Ruzyně [www.prg.aero](http://www.prg.aero).

Samostatnou přílohou předkládané dokumentace je příloha 14 – „Hlukové zóny a návrh ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně pro výhledový a letecký provoz s paralelní RWY 06R/24L, studie T/Z-209/07“, ze kterého je patrný návrh OHP, vycházející z vyhodnocení předpokládaného leteckého provozu k roku 2020.

Hodnocení vlivů na veřejné zdraví zohledňující i synergické účinky hluku je doloženo v příloze 15 předkládané dokumentace.

Závěrem lze konstatovat názor zpracovatelského týmu dokumentace, že požadavky stanovené ve vyjádření KHS jsou výše citovanými přílohami zohledněny.

**63) Ministerstvo zdravotnictví  
MUDr. Anežka Sixtová, ředitelka OOVZ  
č.j.: HEM-3212-2.9.05/30249 ze dne: 14.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Po zhodnocení souladu předložené dokumentace s požadavky ochrany veřejného zdraví, s oznámením záměru stavby souhlasím a nepožaduji posouzení záměru podle zákona č. 100/2001 Sb., za předpokladu, že do stanoviska Ministerstva životního prostředí budou zahrnuty následující požadavky:

- vyhlášení ochranného hlukového pásma podle § 31 zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, v platném znění,
- provádění pravidelného monitorování hluku a zátěže obyvatel z provozu letiště
- vyhlášení provozních opatření leteckého provozu s cíle zajistit snížení hlučnosti a omezení nočního provozu na nejnižší možnou míru,
- zajištění pravidelné kontroly rozsahu ochranného pásma a jeho aktualizace

Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření místně příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví (Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, Hygienická stanice hl.m. Prahy), proto požadujeme, aby z hlediska znalosti místních poměrů při posuzování stavby bylo jeho stanovisko respektováno.

Stanovisko:

Zpracovatelský tým dokumentace zastává názor, že uvedené vyjádření je v podstatě obsahově shodné s vyjádřením KHS a proto z hlediska vypořádání uvedených připomínek odkazujeme na vypořádání připomínek v předcházejícím bodě.

**64) Česká inspekce životního prostředí  
oblastní inspektorát Praha  
Ing. Václav Beroušek, zástupce HI OI Praha  
č.j.: 1/HI/13173/05/Ber ze dne: 5.10. 2005**

Podstata vyjádření:

K vypracovanému oznámení není z hlediska ochrany ovzduší připomínek. V případě realizace, bude ČIŽP OI Praha OOO vyžadovat řešení v souladu s platnými právními předpisy o ochraně ovzduší.

Podstata vyjádření:

Z hlediska ochrany vod je vypracované hodnocení vlivů na životní prostředí neúplné. Hodnocení se nezabývá, z hlediska čistotářského, negativním ovlivněním jakosti povrchových vod vypouštěnými odpadními vodami. Jelikož nebudou jak v Únětickém, tak i Kopaninském potoce splněny imisní limity vplývající z vyhl. 61/2003 Sb., je zřejmě nutné, aby na rekonstruované ČKV + ČOV Ruzyně jih byly stanoveny přísnější limity a to alespoň na úrovni ČKV + ČOV Ruzyně sever. V hodnocení chybí i hydrologické údaje potřebné k posouzení zda na Únětickém potoce nebude docházet k povodňovým stavům. Aby mohl být stanoven pro letiště Ruzyně max. průtok srážkových vod, je nutno zpracovat II. etapu studie Únětického potoka. Z I. etapy studie vyplynula nutnost snížit průtok vody pod soutokem Kopaninského a Únětického potoka na cca tříletou vodu – cca 3,3 m<sup>3</sup>/s. Dále je nutno opravit a vyřešit právní stav u poldru na Únětickém potoce. Dle přílohy hodnocení má odtékat ve výhledovém stavu z ČKV sever  $Q_{\max} 5,3 \text{ m}^3/\text{s}$  a z ČKV jih  $Q_{\max} 5,2 \text{ m}^3/\text{s}$ . Konstatuje se, že předpokládané hodnoty odpovídají 50-ti leté vodě, která má pod soutokem Kopaninského a Únětického potoka hodnotu 12,9 m<sup>3</sup>/s.

Žádáme, aby údaje uvedené v oznámení o hodnocení vlivů na životní prostředí bylo v dokumentaci vlivů doplněno tak, aby byly odstraněny výše uvedené nedostatky.

Dne 4.10. 2005 obdrželi reakci zpracovatele oznámení záměru na shora uvedené připomínky. S výjimkou ČOV + ČKV Jih, která však bude řešena v samostatném řízení, může ČIŽP OI Praha konstatovat, že je s vysvětlením spokojena.

Stanovisko:

Ve vztahu k předkládanému záměru je podmiňující stavbou rozšíření ČOV+ČKV JIH. Tato stavba prošla samostatným procesem posuzování vlivů na životní prostředí a poukazovaná problematika byla v rámci procesu EIA řešena dostatečným způsobem pro vydání závěrů zjišťovacího řízení na tento záměr.

Podstata vyjádření:

Z hlediska oddělení odpadového hospodářství je konstatováno, že v případě realizace navrhované stavby bude ČIŽP OI Praha OOH vyžadovat její řešení v souladu se zákonem č. 185/2001, o odpadech ve znění platných předpisů. Dále upozorňujeme na skutečnost, že všechny odpady (např. výkopová zemina), kterou nemůže původce sám využít nebo odstranit v souladu se zákonem o odpadech, musí být předávána pouze osobám oprávněným k jejich převzetí.

Podstata vyjádření:

Z hlediska oddělení ochrany přírody nejsou k záměru připomínky.

ČIŽP OI Praha konstatuje, že po doplnění informací, které požadovalo dílčí stanovisko oddělení ochrany vod, je možno považovat oznámení za dokumentaci ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb.

**65) MŽP ČR**

**Ing. Jan Kužel, ředitel odboru ochrany ovzduší**

**č.j.: 3199/740/05/RH ze dne: 6.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Výsledky rozptylové studie prokázaly, že definované imisní limity pro posuzované znečišťující látky nebudou v dotčené oblasti po zprovoznění záměru překračovány a to zřejmě ani v součtu s pozadovým znečištěním ovzduší daného území. Problematické však mohou být suspendované částice velikostní frakce PM<sub>10</sub>, u nichž nelze vyloučit možnost překračování imisního limitu po 24 hodinový aritmetický průměr, a to kolem 26 hodin ročně. Na základě výše uvedených skutečností požadujeme striktně dodržovat všechna opatření týkající se eliminace znečišťování ovzduší, zejména sekundární prašnosti.

**66) MŽP ČR**

**RNDr. Jan Kedner ředitel odboru ekologie krajiny a lesa**

**č.j.: 640/238/05 ze dne: 6.9. 2005**

Podstata vyjádření:

K předloženému záměru nejsou připomínky.

- 67) MŽP ČR**  
**Ing. Leoš Křenek, ředitel odboru ochrany ovzduší**  
**č.j.: 4530/ENV/720/05 ze dne: 8.9. 2005**

Podstata vyjádření:

K předloženému záměru nejsou připomínky.

- 68) MŽP ČR**  
**RNDr. Jan Hodkovský, ředitel odboru ochrany vod**  
**č.j.: 2720/OOV/2005 ze dne: 9.9. 2005**

Podstata vyjádření:

V oblasti letiště a v nejbližším jeho okolí probíhá monitoring podzemních vod vybudovaný ze sítě sanačních a monitorovacích vrtů a ochranný hydrogeologický systém, který je součástí komplexního systému monitoringu kvality podzemních vod a zajišťuje zvýšenou ochranu před jejich znečištěním z úložiště Centrálního skladu LPH. Sanačně monitorovací vrty byly vybudovány na geofyzikálně interpretovaných puklinách. Do nového systému hydrogeologických vrtů je instalováno měřicí zařízení, které měří a zaznamenává stav hladiny podzemní vody a výskyt ropného produktu. Záměr představuje výrazný nárůst zpevněných ploch a s tím i souvislosti s nárůstem počtu pohybů letadel i produkci nekontaminovaných i kontaminovaných srážkových vod. Současně v širších souvislostech je třeba i zhodnotit nárůst produkce splaškových vod v souvislosti s nárůstem počtu odbavovaných cestujících. Této problematice je z hlediska kvalitativního i kvantitativního ovlivnění věnována v předloženém oznámení řada příloh, které jsou podrobněji komentovány v příslušných pasážích předkládaného oznámení.

Vlastní etapa výstavby představuje významnější riziko ohrožené kvality vod. Potencionální rizika ohrožení jakosti vod v etapě výstavby mohou nastat zejména v souvislosti se stavebními pracemi v blízkosti Kopaninského potoka. Na základě posouzení předloženého oznámení dospěl odbor ochrany vod k závěru, že pokud budou nutné požadavky na ochranu vod deklarované v záměru respektovány, nemá k předloženému záměru zásadní výhrady.

- 69) MŽP ČR**  
**RNDr. Alena Vopálková, ředitelka odboru zvláště chráněných částí přírody**  
**č.j.: 620/3538/05 ze dne: 10.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Neuplatňují k oznámení z hlediska gesce odboru zvláště chráněných částí přírody žádné zásadní připomínky a konstatují, že předloženým oznámením lze nahradit dokumentaci vlivů na životní prostředí.

- 70) Ministerstvo zemědělství ČR**  
**odbor státní správy, hospodářské úpravy a ochrany lesů – 16210**  
**Ing. Jiří John, ředitel odboru**  
**č.j.: 31386/2005 – 16210 ze dne: 16.9. 2005**

Podstata vyjádření:

K předloženému záměru nejsou připomínky.

**71) Osada Charvátiny**  
**Ing. Ivan Frost, Na Farkáně III/262, 150 00 Praha 5**  
**vyjádření ze dne: 23.9. 2005**

Podstata vyjádření:

Jako část dotčeného územně samosprávného celku obce Chyňava, rekreačního území Charvátiny uvedeného v územním plánu zmíněné obce, s výstavbou paralelní RWY 06R/24L zásadně nesouhlasí, protože dle vyjádření je stav hluku z leteckého provozu již neúnosným zatížením. Nikdo z institucí zabývajících se vlivem hluku na lidi i zvířata se neobtěžoval zjistit skutečnou hladinu hluku a případný spad stovek tun spalín na dotčené území. Předložená studie o vlivu hluku na dotčené území je neobjektivní, protože vychází z empirie a ne ze skutečných měření. Záměr přepravit v roce 2010 až 16 mil. cestujících předpokládá zejména v letních měsících počet startujících a přistávajících letadel cca 150-200 denně, což znamená každé 4 minuty jeden přelet. Při výpočtu vycházíme z toho, že letecký provoz bude v nočních hodinách zakázán, stejně jako v ostatních vyspělých zemích. Je konstatováno, že záleží na rozhodnutí MŽP, zda upřednostní zdraví občanů a zachování zdravé přírody nebo zájmy soukromé letecké společnosti v její honbě za vyššími zisky.

Stanovisko:

- 1) Oznamovatelem záměru je Letiště Praha, státní podnik – nejedná se tedy o soukromou leteckou společnost.
- 2) Akustická situace je zjišťována kromě výpočtů, nepřetržitým monitoringem i opakovaným měřením v místech, kde nejsou umístěny monitorovací stanice. Výsledky měření byly patrné jak z oznámení, tak jsou patrné i z předkládané dokumentace
- 3) Vývoj akustické situace v zájmovém území je patrný z přílohy 13 „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“.

**72) Josef Jůza**  
**Břevnov 1763, Nad alejí 21, 162 00 Praha 6**  
**vyjádření ze dne: 27.9. 2005**

Podstata vyjádření:

Zintenzivňování provozu na ruzyňském letišti se citelným způsobem negativně projevuje především hlukovou zátěží na přilehlých obytných oblastech včetně mého bydliště. Výstavba nové dráhy technicky umožní další zvýšení této zátěže, sama o sobě je však nevyvolá a na druhé straně umožní rozložit současně zatížení a odlehčit některým lokalitám (jak je doloženo např. na str. 73 Oznámení), a protihlukovým opatřením je věnována značná pozornost. Negativní dopady lze zmírnit regulací leteckého provozu bez ohledu na výstavbu další dráhy. Proto a s ohledem na veřejný zájem na rozvoji letiště proti záměru mám jen dílčí připomínky v souvislosti se zábořem území a vyvolanou přeložkou veřejných komunikací (ul. K Letišti – Jana Kašpara, popř. Aviatická).

Z areálu letiště je frekventované spojení do centra města a pro přilehlá sídla (Přední Kopanina, Tuchoměřice, Kněževes) je zde nejbližší místo poskytování řady služeb, přitom dopravní spojení zejména z prvních dvou jmenovaných lokalit je řídké. To je důvodem k pohybu chodců zejména směrem od MÚK Lipská – Aviatická. Mnohé komunikace však přesto nejsou opatřeny chodníky, na nejkratší komunikaci směrem

od Kněževsi je dokonce zcela vyloučen provoz chodců. Odtud plyne požadavek, aby nově budované (překládané) veřejné komunikace byly důsledně vybaveny chodníky.

Z popisu přeložky ulice K Letišti na str. 35 nevyplývá, zda se v tunelu na přeložené ulici K Letišti počítá s chodníkem, se samostatným tunelem pro pěší nebo s vyloučením chodců. Není jasný osud současné pěší komunikace od autobusové zastávky Na Padesátníku ke stejnojmenné osadě. Při přeložce ulice K Letišti je žádoucí vybudovat zastávkové zálivy:

- pro náhradní umístění zastávky Na Padesátníku a přístupovými cestami pro chodce od obytných domů kolem ulic Na Padesátníku i U Letiště,
- v místě největšího přiblížení k mimoúrovňovému křížení Lipská – Aviatická, a to současně s vybudováním chodníku od těchto zastávek k přemostění Lipské ulice

Přeložku ulice K Letišti požadují spolu s budoucím křížením Pražského okruhu s Lipskou ulicí řešit tak, aby byl umožněn přímý příjezd autobusů z R7 k Terminálu Jih bez současné kilometrové zajižďky.

Ve zhodnocení přepravních nároků osobní přepravy se přehled na straně 59 týká zřejmě pouze zaměstnanců samotné České správy letišť, s.p. (Letiště Praha, s.p.) a návštěvníků cestujících přímo k přiletům a odletům letadel. Bylo vhodné čísla doplnit o alespoň přibližný odhad ostatních cest do oblasti letiště (tj. zaměstnanci jiných organizací než letiště Praha sídlících v oblasti letiště, návštěvníci těchto organizací, cestující přestupující zde mezi autobusovými linkami městskými i meziměstskými), aby bylo zřejmé, jakou část celkové zátěže oblasti představují uváděná čísla.

V nově zpracovávaných dokumentech by bylo vhodné se vyhnout používání nesprávného termínu „bývalý okres“.

#### Stanovisko:

Zpracovatelský tým dokumentace konstatuje, že požadavky z vyjádření pana J. Jůzy lze považovat za doporučení, která by obecně mohla zvýšit bezpečnost chodců a cyklistů na navrhovaných, případně překládaných komunikacích v rámci posuzovaného záměru. V doporučeních pro další projektovou přípravu je jsou uvedené požadavky zohledněny.

Ve zhodnocení přepravních nároků jsou uvažováni všichni uživatelé dopravního systému obsluhujícího areál letiště.

Připomínku k používání termínu „bývalý okres“ lze považovat za oprávněnou.

### **73) Obec Líbeznice**

**Otakar Hlavín, starosta obce**

**č.j: 0893/05/OH ze dne: 30.9. 2005**

#### Podstata vyjádření:

Zastupitelstvo obce nesouhlasí s tím, aby Oznámení nahradilo Dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí. Zastupitelstvo žádá, aby se obec Líbeznice stala přímým účastníkem řízení ve věci zpracování E.I.A. neboť je obcí v kategorii „B“ a nesouhlasí se záměrem omezit okruh účastníků řízení.

#### Stanovisko:

V souvislosti se změnou legislativy od 1.6.2006 došlo ke změně hlukových limitů hluku z leteckého provozu, nově vztažených k tzv. charakteristickému letovému dni, definovanému v Metodickém návodu pro měření a hodnocení hluku z leteckého

provozu, který vydal hlavní hygienik ČR. Na základě této změny byla zpracována nová hluková studie, z níž vyplývá, že obec Líbeznice není a nebude po výstavbě paralelní dráhy zasažena zvýšeným hlukem z leteckého provozu a není ani obcí, nacházející se v okruhu dotčených obcí.

Zařazení do příslušné skupiny neznámá žádnou výhodu či nevýhodu při projednávání, tímto způsobem byl určen pouze okruh dotčených obcí, které budou obelány dokumentací EIA a budou jí mít pro zpracování případných připomínek k dispozici v listinné nebo elektronické podobě. Vzhledem k tomu, že dokumentace bude zveřejněna na serveru příslušného úřadu (MŽP), může se k ní vyjádřit každý.

**74) Jaromír Kratochvíl, Nad Jenečkem 309, 253 01 Hostivice,  
Stanislav Najman, Na Samotě 1029, 253 01 Hostivice,  
Jindřich Hrabánek, Nad Jenečkem 344, 253 01 Hostivice  
vyjádření ze dne 3.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Výše uvedení občané se záměrem nesouhlasí z těch důvodů, že jejich tři objekty s pozemky se nacházejí v bezprostřední blízkosti letištní dráhy, severně od železnice ČD. Po prostudování studie EIA jde především o nadměrnou hladinu hluku (až 90 dB), která v případě realizace tohoto záměru je riziková. V této studii je doporučeno změnit účel staveb a zajištění adekvátní náhrady bydlení. Stejně tak imisní zátěž a hodnocení zdravotních rizik tohoto projektu vylučuje bydlení. Jejich zásadní nesouhlas bude trvat do doby, kdy stavebník uzavře s námi dohodu o realizaci adekvátního bydlení a dalších podmínek. Žádáme proto o zhodnocení této bezesporu kritické situace ve smyslu zpracované studie EIA tak, abychom v předstihu tento stav vyřešili. Jde o stavby s pozemky v ulicích Nad Jenečkem a Na Samotě v Hostivici.

Stanovisko:

Území Nad Jenečkem a Na Samotě v Hostivici je zahrnuto v návrhu nového OHP dráhového systému s paralelní dráhou, kde bydlení bude při zajištění odpovídajícího stupně protihlukové ochrany možné. Lokalita však bude oproti původnímu stavu významně ovlivněna hlukem z leteckého provozu. Oznamovatel si je vědom, že svým záměrem trvale zhorší životní podmínky obyvatel této lokality. Proto zahájil s obyvateli jednání a navrhnul dvě možnosti řešení. Pokud budou chtít obyvatelé zůstat, budou jim provedena taková protihluková opatření rodinných domů, která v souladu s platnou legislativou zajistí alespoň uvnitř chráněného vnitřního prostoru staveb splnění hlukových limitů. To je standardní postup pro všechny chráněné objekty v OHP (rodinné domy, bytové domy, stavby pro školní a předškolní výchovu, stavby pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobné stavby), vycházející z platné legislativy. Nadstandardní postup spočívá v tom, že obyvatelé, kteří nebudou chtít v místě svého bydliště zůstat, dostanou možnost odejít a zajistit si adekvátní bydlení. Výše zmínění obyvatelé chtějí lokalitu opustit a preferují zajištění adekvátního bydlení. Právní a finanční podmínky jsou v jednání. Oznamovatel se inspiroval způsoby řešení obdobných situací v okolí evropských letišť, která v současné době zahajují přípravu či již výstavbu další dráhy dráhového systému.

**75) Martina Hrubá, Podkozí 156, 266 01 p. Beroun  
vyjádření ze dne 3.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Je vznesen dotaz, proč bude RWY 06R/24L podrobena zjišťovacímu řízení až nyní, neboť funguje, jak se zdá, již delší dobu, ačkoliv piloti letadel o tom zřejmě neví. Při dotazu na České správě letišť bylo sděleno, že Podkozí do žádné ze zón nespadá a spadat nebude.

Stanovisko:

RWY 06R/24L prochází procesem EIA, protože se jedná o novou stavbu. Podkozí není ani ve stávajícím, ani ve výhledovém stavu v OHP letiště Praha Ruzyně, jak je patrné ze Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“.

**76) Občanské sdružení Padesátník  
Stanislav Kout, předseda sdružení  
vyjádření ze dne: 4.10. 2005**

Podstata vyjádření:

V ekologické studii stran výstavby a provozu nové paralelní dráhy je lokalita Na Padesátníku mnohokrát uváděná jako nejvíce postižená. V závěrech jednotlivých studií se uvádí, že konečným jednáním může být dohoda o jiném využití těchto objektů a formě zajištění adekvátní náhrady bydlení. Zde nejde jen o bydlení. Zcela se zde zapomělo, že lokalita Padesátník zahrnuje také rekreační objekty a pozemky u domů či rekreačních objektů, pozemky jako zahrady využívané k rekreaci, které budou též zcela nevhodné k pobývání, natož k rekreaci. Proto žádáme tuto změnu v textech:

- formulaci „může být dohoda“ nahradit na „bude dohoda, bude-li to požadavek majitelů, o formě adekvátní náhrady bydlení, adekvátní náhrady za stavby bytové i nebytové, adekvátní náhrady za pozemky a porosty na nich rostoucí“ neboť formulace „může být“ také znamená, že nemusí být, či nebude. Týká se stran 138 a 219 a má i přímou souvislost s obsahem stran 126, 213, 233.
- Znění na straně 237 „...zvýšení hlukové izolace obytných objektů, popřípadě po dohodě s obyvateli změnit účel staveb a zajistit jim adekvátní náhradu bydlení“ nahradit „...zvýšení hlukové izolace obývaných objektů, popřípadě změnit účel staveb a zajistit adekvátní náhradu bydlení, adekvátní náhradu za stavby bytové i nebytové, adekvátní náhradu za pozemky a porosty na nich rostoucí, bude-li to požadavek majitelů“.

Stanovisko:

Při formulaci podmínky ve zpracovaném oznámení EIA zpracovatelský tým posudku v podstatě měl na mysli totéž, co se objevuje v uvedeném vyjádření občanského sdružení. Lze souhlasit, že uvedené konstatování je přesnější, a proto v tomto smyslu je upraveno doporučení pro další přípravu záměru. Zpracovatelský tým dokumentace se tedy s tímto vyjádřením ztotožňuje.

Podstata vyjádření:

Na str. 119 a 120 se hovoří o zachování dostupnosti zemědělských pozemků při stavbě. Nejde jen o dostupnost zemědělských pozemků, ale i zachování dostupnosti všech částí lokality Padesátník, která je už nyní omezena. Žádáme zachovat



dostupnost pro motorová vozidla (sanita, hasiči, popeláři, osobní vozy) a zabezpečit bezpečnost pro chodce, tzn. položení zvýšených chodníků a opatřit chodníky zábranou, proti znečištění chodců blátem z projíždějících vozidel. Jedná se hlavně o ulice U Letiště a Za Teplárnou.

Stanovisko:

Uvedený požadavek byl již prezentován i v jiných obdrženích vyjádřeních. Zpracovatelský tým dokumentace s tímto požadavkem souhlasí a je zapracován do podmínek pro další projektovou přípravu.

Podstata vyjádření:

Na straně 71 v kapitole „Zápach“ je uvedeno: „vzhledem k charakteru záměru nelze předpokládat, že by posuzovaný záměr byl zdrojem zápachu“. S tímto je nutno jednoznačně nesouhlasit. Stejně jako smrdí výfukové plyny automobilových motorů, zapáchají i výfukové plyny leteckých motorů. Záleží jen, zda je člověk v místě spadu, ve směru větru od startujícího, přistávajícího či projíždějícího letadla. Toto vám můžeme potvrdit my, obyvatelé Padesátníku, a to zejména při stratech z dráhy 31, i když jsme od ní vzdáleni. Nové paralelní dráze budeme naopak blízko, takže zápach zasahující nás ve směru převládajících severozápadních větrů bude velmi nepříjemný, a to i z hlediska karcinogenních účinků. (Studie sice tvrdí, že karcinogenní účinky budou v normě, ale to se o Černobyli tvrdí dodnes. Vliv Černobyli na České obyvatelstvo se zde nepřísluší rozebírat).

- V současné době si obyvatelé zejména v ulici „U Letiště stěžují na zápach a hluk z běhu leteckých motorů malých letadel, který pochází z plochy před hangárem u Terminálu Jih 2, v místě bývalého zahradnictví.

Stanovisko:

Hodnocení problematiky zápachu vychází obecně z předpokladu týkajícího se změny užívání objektů v lokalitě Na Padesátníku. Je pochopitelné, že pokud objekty zůstanou v charakteru trvale obývaných objektů, tedy pokud se vlastníci nedohodnou na jiném řešení, budou pod vlivem přímých exhalací z provozu letiště. Srovnání „zápachu“ s radioaktivním zářením v Černobyli ponechává zpracovatelský tým bez komentáře.

Podstata vyjádření:

Na obdržené studii z CD od Ministerstva životního prostředí na str. 150 a 152 je paralelní dráha kratší. Její práh 24L končí u současné spojovací silnice staré-nové letiště. Ve skutečnosti má být práh 24L podstatně blíže silnici směr Kladno-Slaný, nyní „Lipská“. Jsou-li odpovídající studie vypracované podle „kratší“ verze dráhy, jsou chybné. A to zejména v tvrdším dopadu nepříznivých vlivů na naši lokalitu.

Stanovisko:

Je odkazováno na schematické znázornění dráhového systému. Rozhodující jsou podklady uvedené v příslušné příloze předkládané dokumentace.

Podstata vyjádření:

Vzhledem k tomu, že zamýšlená stavba paralelní RWY 06R/24L zásadním způsobem zasáhne do života všech obyvatel lokality Na Padesátníku, žádáme Českou správu letišť o informativní schůzku, na které bychom si vyjasnili vzájemné představy a naší další existenci v této lokalitě. Domníváme se, že bychom mohli společně najít řešení akceptovatelná pro obě strany.

### Stanovisko:

Území Padesátník je zahrnuto v návrhu nového OHP dráhového systému s paralelní dráhou, kde bydlení bude při zajištění odpovídajícího stupně protihlukové ochrany možné. Lokalita však bude oproti původnímu stavu významně ovlivněna hlukem z leteckého provozu. Oznamovatel si je vědom, že svým záměrem trvale zhorší životní podmínky obyvatel. Proto zahájil jednání s občanským sdružením, zastupujícím většinu vlastníků a navrhnul dvě možnosti řešení. Pokud budou chtít obyvatelé zůstat, budou jim provedena taková protihluková opatření rodinných domů, která v souladu s platnou legislativou zajistí alespoň uvnitř chráněného vnitřního prostoru staveb splnění hlukových limitů. To je standardní postup pro všechny chráněné objekty v OHP (rodinné domy, bytové domy, stavby pro školní a předškolní výchovu, stavby pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobné stavby), vycházející z platné legislativy. Nadstandardní postup spočívá v tom, že obyvatelé, kteří nebudou chtít v místě svého bydliště zůstat, dostanou možnost odejít a zajistit si adekvátní bydlení. Právní a finanční podmínky jsou v jednání. Oznamovatel se inspiroval způsoby řešení obdobných situací v okolí evropských letišť, která v současné době zahajují přípravu či již výstavbu další dráhy dráhového systému.

### **77) Občanské sdružení Padesátník Stanislav Kout, předseda sdružení doplnění připomínek vyjádření ze dne: 12.10. 2005**

#### Podstata vyjádření:

Dodatečně jsme si uvědomili, že v předložené studii na str. 71 v kapitole Zápach není zvažován zápach a dým, který jednoznačně vzniká při dotyku kol podvozku letadla s přistávací dráhou při přistání letadla. Netočící se kola musí v krátkém čase, řádově sekundy, roztočit na rychlost přistávajícího letadla (cca 200 km/h). Zápach je zcela identický zápachu kouře, který vzniká při pálení pneumatik na ohni. Je všeobecně známo, že dým z pálených pneumatik je zdrojem karcinogenních látek v ovzduší a z tohoto důvodu je jakékoli pálení pneumatik zakázáno. Nejvíce postiženou lokalitou bude opět náš Padesátník, protože se zápach a emise vzhledem k blízkosti dráhy ještě nestačí rozptýlit. Domníváme se, že předložená studie posuzuje negativní vlivy speciálně na lokalitu Padesátník velice mírně a vlastní dopad bude daleko horší, jak nám napovídají naše negativní zkušenosti s bydlením v blízkosti letiště.

#### Stanovisko:

Zpracovatelský tým dokumentace s uvedeným hodnocením nesouhlasí. Znovu odkazujeme na skutečnost, že základním doporučením v rámci oznámení jakož i v rámci předkládané dokumentace je řešit tuto lokalitu změnou užívání staveb v neprospěch trvalého bydlení. Pokud však majitelé dospějí k závěru setrvat v dané lokalitě, potom pochopitelně budou vystaveni i vlivům, na které ze své zkušenosti poukazují.

## **78) Občané Hostivic a Jenečka vyjádření ze dne: 10.10. 2005**

### Podstata vyjádření

Podle studie dokumentace BIS dráhy by nás nadměrný hluk neměl ohrožovat, ale my lidé, kteří zde máme žít jsme jiného názoru. Zejména pro naše děti a jejich zdraví je hluk i spád škodlivin velice nebezpečný . Nová dráha se k našim domovům přiblíží natolik, že letadla budou vzlétat přímo nad našimi hlavami. I za předpokladu protihlukových opatření domů bude hladina akustického tlaku nesnesitelná a znemožní nám pobyt na zahradách. Tento fakt nás bude poškozovat ze stránky zdravotní i majetkové . Sníží hodnoty našich nemovitostí, které se stanou díky tomuto faktu neprodejně za dostatečné ceny pro pořízení nového bydlení. Další obavy, které nás sužují, jsou o pitnou vodu čerpanou z našich studní z důvodu možného úniku paliva z letadel i chemikálií použitých k údržbě letištní plochy. Touto startovací dráhou naše útrapy nekončí. Další hlukové zatížení přinese plánovaná realizace nové rychlodráhy Kladno – Praha, která povede podle projektu přímo za našimi domy. Hluk dosahovaný při rychlosti 120 km rychlosti i blízkost nádražní stanice (hluk z brzdění rychlovlaku) nebude určitě zanedbatelný i při protihlukové stěně. Jisté je, že životní prostředí u nás zatíží i zplodiny z již zahájené stavby dálnice R6, která je rovněž v blízkosti Jenečka.

Chápeme státní zájem rozvoje letiště Ruzyně, ale přesto věříme, že vašemu rozhodnutí bude předcházet důkladné a spravedlivé posouzení všech negativních dopadů na naše životy v této oblasti Hostivice, která se jinak stane pro nás i naše děti brzy neobyvatelnou.

Hana Havlíčková s rodinou, ul. 9. května, Hostivice  
Lenka Lindrová s rodinou, ul. Novotného 1154, Hostivice  
manželé Tesárkovi s rodinou, ul. 9. května 993, Hostivice  
manželé Součkoví s rodinou, ul. 9. května 1059, Hostivice  
manželé Kučabovi, ul. 9. května 1028, Hostivice  
manželé Vaňkovi, ul. 9. května 1028, Hostivice  
manželé Školníkovi, ul. 9. května 1057, Hostivice  
Václav Školník, ul. 9. května 1057, Hostivice  
manželé Dolanských s rodinou, ul. 9. května 1006, Hostivice  
p. Švaříček, Družstevní 980, Hostivice  
p. Jelínková, Novotného 963, Hostivice  
manželé Holopýrkovi, Novotného 974, Hostivice  
p. Doubravová s rodinou, Družstevní 966, Hostivice  
manželé Němcovi, Novotného 1027, Hostivice  
manželé Kozákovi, Novotného 1027, Hostivice  
Milena a Helena Divišovy, Mandásková Ivana, Novotného 961, Hostivice  
manželé Kohoutkovi, Novotného 1026, Hostivice  
manželé Tichých, Novotného 958, Hostivice  
manželé Koukalovi, Družstevní 1155, Hostivice  
Anna Koukalová, Družstevní 979, Hostivice  
manželé Gráfovi, Družstevní 1300, Hostivice  
p. Štroblová, Novotného 1056, Hostivice  
p. Sýkora a p. Sýkorová, Novotného 1056, Hostivice  
p. Červenková, Novotného 962, Hostivice  
p. Nedbalová, Novotného 960, Hostivice

Stanovisko:

Každá ze zmiňovaných staveb prošla či prochází procesem posuzování vlivů na životní prostředí. Realizována je stavba rychlostní komunikace R6, v procesu EIA je jak předkládaný záměr, tak i železniční trať Praha – Kladno. Pro každý z těchto záměrů byla nebo bude zpracována hluková studie s odpovídajícími doporučeními. Předkládaná dokumentace nezastírá určitý vliv leteckého provozu na obytnou zástavbu, a proto je součástí předloženého materiálu i hodnocení zdravotních rizik představujících synergické účinky všech uvažovaných liniových zdrojů hluku.

**79) Ing. Jiří Kočar**  
**U bazénu 485, 142 00 Praha 4**  
**vyjádření ze dne: 6.10. 2005**

Podstata vyjádření

Fotografie měřících vozů mají dokumentovat, že měření hluku bylo provedeno v ose letové dráhy, což není pravdou. Měření bylo ve skutečnosti prováděno cca 600m od osy letové dráhy. Toto můžu doložit fotografiemi měřících míst, na kterých je vidět měřič hluku při práci.

Stanovisko:

Umístění měřících vozů odpovídá cílům měření, tedy porovnání stávající a plánované dráhy. Jejich umístění je patrné z příslušné mapové přílohy zpracované dokumentace.

Podstata vyjádření:

Studie vychází z předpokladu vzletové hmotnosti letounů do 80t. Dnešní stav je však takový, že na letišti v Ruzyni vzletávají letouny o hmotnosti přesahující 200t.

Stanovisko:

Uvedený názor neodpovídá předpokladům, uvedeným jak ve zpracovaném oznámení, tak v předkládané dokumentaci. Struktura uvažovaných letadel je patrná z přílohy 13 „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“.

Podstata vyjádření:

Osová vzdálenost dvou rovnoběžných drah je z bezpečnostního hlediska min. 1800 m. Zmenšení této vzdálenosti na „nouzových“ 1525 m, bude mít za následek zvýšení pravděpodobnosti letecké „nehody“ jako důsledku vzduchové turbulence

Stanovisko:

Žádné z tvrzení uvedených ve vyjádření není pravdivé. Ve smyslu leteckého předpisu L 8168, platného v době podání oznámení, Provoz letadel – Letové postupy, který vychází z původního materiálu Manual on Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways (doc 9643) jsou pro nezávislé paralelní přiblížení osy drah od sebe vzdáleny 1 525 m nebo více, pokud je použit vhodný přehledový radar s minimální azimutální přesností 0,3 stupně (jedno sigma) a s obnovováním indikace polohy každých 5 sekund nebo méně.

„Vzduchová turbulence“, kterou snad autor vyjádření mínil turbulenci v úplavu nemá při budoucí konfiguraci dráhového systému letišti Praha – Ruzyně s výše uvedeným osovým bočním odstupem paralelních drah nic společného a netýká se paralelního provozu. Minimální boční odstup 1 800 m nebyl v žádném tehdy ani současně platném předpisu uveden. Boční odstup paralelních drah 1525 m je zcela v souladu s leteckými předpisy a není možné jej kvalifikovat jako nouzový.

Podstata vyjádření:

Studie vychází z max. možného počtu pohybů na letišti tj. 153700/1 rok. Tento počet bude – podle údajů SL – již v letošním roce překročen (plánovaný počet pohybů v r. 2005 je 159 tisíc)

Stanovisko:

Uvažované kapacity v rámci předkládané dokumentace jsou uvedeny v příslušných částech předloženého materiálu a vyplývají z podkladů předaných oznamovatelem. Oznamovatel by měl být v rámci veřejného projednání záměru schopen obhájit zadané vstupy.

Podstata vyjádření:

V důležitých mapových podkladech, které tvoří přílohu předmětné studie, plánovaná VPD zcela chybí

Stanovisko:

V rozhodujících podkladech samozřejmě plánovaná VPD uvedena je.

Podstata vyjádření:

Pozoruhodná je i skutečnost, že zmiňovanou studii hlukových pásem zadal ke zpracování OU v Hostivici snad oplátkou za to, že SL nebude používat VPD jejíž koridor vede právě přes Hostivici

Stanovisko:

Návrh nového OHP zpracované oznámení neobsahovalo. Je obsahem až nyní předložené dokumentace a OÚ v Hostivici s tímto materiálem z hlediska objednání nemá nic společného.

Podstata vyjádření:

Nelze rovněž přehlédnout argumentaci SL, že letouny budou startovat na nové VPD jen ve směru západním. Toto nelze technicky nijak zajistit. Přistávací a startovací dráha letounů musí být totiž vždy proti směru převládajících větrů. O tom, že další VPD bude mít významný devastující vliv na životní prostředí celé severní Prahy není žádných pochybností. Mimo hlukové zátěže dojde k devastaci Šareckého údolí a přilehlých cenných lokalit. Stačí se totiž podívat jak vypadá dnes les pod současnou přistávací drahou 06/24 v k.ú. Horoměřice. Současný stav příprav výstavby další VPD je důsledek vytrvalé činnosti betonářské lobby, developerů hledajících lukrativní pozemky pod současnou VPD v Košířích v Motole aj. a zneužívání neznalostí v letovém provozu a matení veřejnosti.

Stanovisko:

Rozložení dopravy na stávajícím a plánovaném dráhovém systému je jednoznačně patrné z přílohy 13 „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“. Otázku týkající se současného stavu příprav pozemků ponechává zpracovatelský tým dokumentace bez komentáře, protože se jedná o ničím nepodložená konstatování.

**80) Ing. Pavel Verner**

**K Vizerce 445, 164 00 Praha – Nebušice**

**vyjádření ze dne: 9.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Oznamovatel – Česká správa letišť s.p. t.č.neexistuje (titulní list a další texty)

Stanovisko:

Oznamovatel – Česká správa letišť s.p. v době podání oznámení samozřejmě existoval.

Podstata vyjádření:

Tvrzení, že vláda České republiky svým usnesením č. 145 ze dne 14. února 2001 schválila „Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice“, není pravdivé (str.19) – viz usnesení vlády ČR č. 145, které vzalo tento harmonogram na vědomí. Tvrzení, že toto usnesení je strategickým materiálem pro rozšíření dráhového systému na letišti Praha – Ruzyně není pravdivé (str. 19) viz usnesení vlády ČR č. 145, část III

Stanovisko:

Vláda ČR skutečně vzala Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice“ na vědomí. V oznámení EIA je termín „schválila“ uveden nepřesně. Nicméně je nutné registrovat i část usnesení č. II, ve kterém vláda ukládá např. ministru dopravy a spojů ve spolupráci s ministry pro místní rozvoj a životního prostředí zajistit včasnou přípravu a realizaci staveb podle aktuálních požadavků. Aktuálním požadavkem bezesporu stavba paralelní dráhy RWY 06R/24L je. Z usnesení vyplývá více než jasná podpora Vlády ČR realizaci rozšíření dráhového systému letiště Praha – Ruzyně formou paralelní dráhy. Toto usnesení stále platí, nebylo zrušeno.

Součástí Návrhu rozvoje je i deset příloh, které obsahují členění na jednotlivé stavby. Příloha č. 9 – Plánovaný postup modernizace mezinárodního letiště Praha – Ruzyně - obsahuje situaci letiště se všemi plánovanými stavbami do r. 2010. V Příloze č. 10 s názvem „Finanční náklady na rozvojové programy v letecké dopravě“ jsou potom přímo uvedeny plánované náklady na jednotlivé stavby na letištích tehdejší ČSL, s.p.

Ministerstvo dopravy je zřizovatelem Letiště Praha, s. p. Jako orgán státní správy, musí plnit všechna usnesení vlády, tedy i usnesení č. 145/2001. Toto usnesení je třeba považovat ve vztahu k rozšíření dráhového systému letiště skutečně za důležitý strategický materiál. Jako k takovému k němu bylo třeba přistupovat, což znamenalo pro tehdejší ČSL, s. p. ve smyslu bodu II/4 zajistit včasnou přípravu a realizaci stavby. Převedení do konkrétní podoby – ČSL, s. p. musela ve smyslu předmětného Usnesení zahájit přípravu paralelní dráhy v co nejkratším čase. Na přístupu oznamovatele v tomto ohledu tedy není nic, co by bylo možné zpochybnit.

Podstata vyjádření:

Hlukové křivky (izofony) jsou v novém návrhu naprosto odlišné od návrhů minulých. Autor se neobtěžoval tento rozpor vysvětlit. Stanovení hlukové zátěže se opírá o matematické modely při absenci dlouhodobého měření v širším prostoru a čase okolo jednotlivých obcí resp. i tam, kde dojde ke kumulaci hluku způsobeného provozem na pozemních komunikacích a hlukem leteckým.

Stanovisko:

Uvedená problematika již byla komentována v reakci na vyjádření předcházejících subjektů (MČ Suchdol, MČ Nebušice a město Hostivice, na které na tomto místě odkazujeme.

Podstata vyjádření:

Dále požaduje pro případ, že oznámení nebude zamítnuto – aby pro další stupeň EIA byly analyzovány a vyhodnoceny i další možné varianty zvýšení současné kapacity Letiště Ruzyně:

- provoz malých sportovních letadel a případně i nízkonákladových dopravců, kteří představují cca 25% provozu, přesunout na jiná letiště v okolí Prahy, např. Vodochody, Kbely, Mladá, Žatec, Hradčany, Pardubice aj.
- prodloužení současné dráhy 04/22 o minimální potřebnou délku na cca 2400 – 2600 m, vybudovat rychlá odbočení ve směru 22, vybavit ji špičkovou technikou (III. kat. ICAO), včetně systémů navádění a zabezpečení. Souběžně s tím přijmout odpovídající opatření v řízení toku leteckého provozu, zejména při přiblížovacích, přistávacích a startovacích postupech (např. rozestup pro přistání 5mílí). VPD 22/04 by sloužila pouze pro přistání,
- VPD 13 a 06 vybavit špičkovou technikou, vybudovat rychlá odbočení. Přistávání ze směrů 13 a 06 by tak v plné míře nahradilo omezovaná přistávání ze směru 31 (hluk nad zastavěnou zónou a bylo by využíváno návazně na vanoucí směry větrů,
- případně jenom dovybavení dráhy 22 naváděcí a zabezpečovací technikou a její použití pro přistání těch typů letadel, kterým její parametry vyhovují,
- komplexní posouzení cenové politiky za přistávací, parkovací a přeletové poplatky.

#### Stanovisko:

Předmětem procesu posuzování vlivů na životní prostředí je záměr v technickém řešení a dle kapacit zadaných oznamovatelem. Předmětem posouzení nejsou požadavky formulované v tomto příspěvku, protože oznamovatel požaduje projednat záměr v rozsahu technických a kapacitních podkladů jím předložených.

Přesto oznamovatel reagoval následovně:

Ve výše uvedeném vyjádření je uveden celý souhrn dílčích opatření, která není možné uplatnit současně, protože potom by jejich účinnost byla více než problematická, ne-li nulová. Jednotlivá opatření, realizovaná zvlášť, nikoliv najednou, by skutečně mohla přinést určité zlepšení ve vztahu ke kapacitě, ovšem pouze ve velice omezeném časovém rozsahu. Po krátké době by byl jejich kapacitní přínos nedostatečný a dráhový systém by se stejně musel rozšiřovat a navíc s daleko většími náklady.

Pokud by byla výše uvedená dílčí opatření realizována současně, jednalo by se potom o naprostou bezkonceptnost ve zvyšování kapacity dráhového systému, navíc se zbytečně vynaloženými finančními náklady.

Pro informaci se uvádí, že Česká správa letišť, s. p. zajistila v roce 1996 zásadní podkladový materiál pro rozšíření dráhového systému letiště Praha – Ruzyně. Byla jím studie „Varianty dráhového systému LKPR – porovnání“, ve které se z hlediska kapacity porovnávaly dvě varianty rozšíření. Varianta č. 1 s paralelní dráhou RWY 06R/24L a varianta č. 2 s prodlouženou stávající dráhou RWY 04/22. Výsledkem porovnání bylo zjištění, že prodloužení RWY 04/22 by přineslo při prakticky stejných finančních nákladech pouze omezené zvýšení kapacity letiště, které by bylo nutné dále řešit v příštích cca deseti letech neznámo jakým způsobem. Proto byla vybrána varianta č. 1 s paralelní dráhou.

K jednotlivým bodům ohledně zvýšení kapacity, uvedených ve vyjádření, se uvádí:

Ad 1) Není vůbec jasné kam, jak, za jakých podmínek a na základě čeho provoz malých letadel a nízkonákladových dopravců převést. Dalšími okruhy otázek při tomto řešení je dodržení hygienických limitů na ostatních letištích, řešení pozemní dopravy a v neposlední obrovské snížení atraktivity určité části letecké dopravy ve vztahu k její rychlosti, kdy by se jistá část cestujících

přepravila do několika mimopražských lokalit, odkud je do Prahy zajištěno pouze časově i finančně náročné dopravní spojení. Z hlediska kapacitního by to stejně nemohlo být definitivním řešením.

- Ad 2) Toto řešení je problematické z důvodu uvedeného výše - viz studie porovnání. Dalším vážným problémem provozu na RWY 04/22 je poloha osy dráhy ve vztahu k městu, kde se 1. km dráhy nachází přibližně uprostřed obce. Směr 04 by se tak vůbec nemohl využívat, dráha by mohla být pouze jednosměrná a tudíž kapacitně bezcenná.
- Ad 3) Dovybavení RWY 06 a 13 by přineslo pouze částečné zvýšení kapacity nevysoké úrovně. Navíc současné využití směrů 06, 13 a 22 není možné, protože jsou díky jejich křížení provozně závislé.
- Ad 4) Opět stejné nedostatky jako ve výše uvedených bodech. Dráha by mohla být pouze jednosměrná, přičemž přiblížení na ni je nutno provádět jako přiblížení na RWY 24. Kapacitně by byl přínos zcela nedostatečný.
- Ad 5) Není příliš jasné, co tím bylo ve vyjádření míněno. Snad zvýšení cen tak, aby letiště Ruzyně přestalo být pro jistou část dopravců atraktivní. Ale rozhodujícím činitelem ve směru k provozovateli letiště je letecký cestující, nikoliv jednotliví dopravci. Není možné jakoukoliv dopravu při zvyšování poptávky pouze zdražit a dál potom problém neřešit. Účelem je zajistit vyrovnání nabídky s poptávkou, samozřejmě za předpokladu dodržení hygienických limitů.

#### Podstata vyjádření:

Je považováno za nemravné, že pro klíčový prostor, ve kterém se výstavba VPD a stavby související předpokládá se nezpracovává jedna sumární EIA. Způsob, kterým je nová VPD navržena a prosazována připomíná megalomanské programy z doby komunistické éry. Je v podstatě stejná s návrhem, který byl v sedmdesátých letech minulého století tehdy prosazován stavebním loby, byl ale vedením státu zamítnut a vyřazen i z územního plánu hl.m. Prahy, kam se ale v podobě územní rezervy před několika lety vrátil.

#### Stanovisko:

Způsob celkového využití území není předmětem této konkrétní projektové EIA. Podstatné je, že ve vyvolaných dopravních nárocích jsou dle podklad ÚDI zohledněny veškeré uvažované aktivity v zájmovém území.

#### Podstata vyjádření:

Je požadováno stanovit pro oznamovatele tyto další podmínky:

- oznamovatel dopracuje návrh o srovnávací analýzy za období let 1994-2004 na minimálně 12ti významných (srovnatelných s Ruzyní počtem obyvatelstva v aglomeraci případně HDP/obyv.) evropských letištích o provozu a organizaci toku leteckého provozu, objemu přepravy osob a zboží za rok, přehledu intervalů mezi jednotlivými vzlety a přistáními, počtu pohybů v denní a noční době za rok v průměru a ve „špičkovém“ dni a hodině, počtu a směrů VPD a jejich délek, včetně způsobů řešení ochrany před hlukem a škodlivinami, používaných kompenzací a provozních omezení ve vztahu k ochraně zdraví obyvatelstva. Část sledovaných letišť bude s křížujícími se VPD, část s paralelními a část s jednou VPD. Zjištěné údaje budou použity pro stanovení dalšího postupu stran výstavby dráhy.
- Oznamovatel dopracuje návrh o závazná ustanovení:



- ü dráha bude používána pouze pro přistání v době od 06.00 do 19.00 hod (pro vzlety pouze starty pro záchranu lidského života a mimořádných událostí),
  - ü noční provoz bude kategoricky zakázán (krom letů pro záchranu lidského života a mimořádných událostí),
  - ü příletové (odletové) tratě budou stanoveny tak, že nezasáhnou hlukem ani dalšími škodlivinami (aerosoly) sídelními celky na východě a severozápadně Prahy,
- tyto podmínky (včetně významných finančních postihů pro provozovatele letiště za jejich porušení) bude garantovat příslušný orgán státní správy před vydáním stavebního povolení.,
- osová vzdálenost nové VPD a VPD stávající bude dle předpisu L14 v rozmezí od 1035 do 1250 metrů. Po splnění této podmínky lze akceptovat použití nové VPD pro přistání do 22.00 hod.,
- Maximální délka nové VPD bude 2600 m. Za tohoto předpokladu odpadne složitá výstavba tunelu na východní části VPD, nebude nutno trvale posunovat práh dráhy a i část západní bude stavebně značně zjednodušena o snížení hluku nemluvě,
- do severního prostoru obce Nebušice budou umístěna dvě monitorovací čidla pro měření hluku, která budou součástí monitorovacího systému letiště zjišťovaná provozovatelem letiště. Požaduji, abych byl min. jednou měsíčně o naměřených hodnotách informován. Informaci provést např. prostřednictvím úřední desky MČ Praha – Nebušice. Údaje budou sloužit i k sankcím, které budou hrazeny do rozpočtu MČ Praha – Nebušice s tím, že tyto prostředky budou použity vhodným způsobem ve prospěch občanů,
- do severního prostoru obce umístit automatický imisní monitoring jehož provozování bude provozováno v režimu státního systému, nebo provozovatelem letiště. Požaduji, abych byl min. jednou měsíčně o naměřených hodnotách informován. Informaci provést např. prostřednictvím úřední desky MČ Praha – Nebušice. Údaje budou sloužit i k sankcím, které budou hrazeny do rozpočtu MČ Praha – Nebušice,
- Ověřit vliv hluku uvažované nové VPD a dalších staveb nezávislou zahraniční laboratoří za předpokladu použití všech směrnic Rady (EHS), Komise (ES) a Evropského parlamentu, které se vztahují k výstavbě a provozování letišť. Investor výstavby nové VPD bude realizovat závěry a doporučení této studie, kterou s jednotlivými obcemi dotčených provozem letiště Ruzyně projedná,
- lékařské instituci nebo osobě s lékařským vzděláním zadat zpracování studie přímých, nepřímých, kumulativních a synergických vlivů na zdraví obyvatel současným provozem letiště a výstavbou nové VPD dalších staveb , ve vztahu k : imisím, hluku, možným haváriím, vodohospodářské situaci, aerosolům vznikajícím provozem letadel atd. Investor výstavby nové VPD bude realizovat závěry a doporučení a studii předloží obcím dotčeným provozem letiště Ruzyně,
- vybudování stání pro motorové zkoušky bylo soustavně oddalováno a dosud na letišti není vzdor tomu, že hluková zátěž z motorových zkoušek pro okolí je značná. Proto požaduji jeho postavení a uvedení do provozu před zahájením prací na výstavbě nové VPD a bez ohledu na to, zda nová VPD se bude stavět nebo ne. Bude stanoven jeho provozní řád, bude podrobeno samostatnému posouzení EIA. Následně bude posouzen skutečný vliv hluku

ve vztahu k předpokládané hlukové zátěži i nové VPD a přijata vhodná opatření,

- investor navrhne optimální způsob, kterým jednotlivá provozní omezení využitelnosti dráhy budou garantována, včetně realizace oprávněných požadavků obcí, organizací, zájmových sdružení a jednotlivců, jakož i způsoby pro kompenzace vlivů na zdraví a majetky obyvatelstva.

Stanovisko:

Zpracovatelský tým dokumentace v rámci uvedených požadavků konstatuje:

- Ø požadavek na srovnávací analýzu není akceptován, protože ve vztahu k předloženému záměru není považován za relevantní; provoz musí být zajištěn při respektování platné české právní úpravy
- Ø ostatní dále uvedené připomínky a požadavky již většinou byly komentovány ve všech předcházejících vyjádřeních, na která na tomto místě odkazujeme

**81) Občanské sdružení Pro přijatelné řešení silničního okruhu na severozápadě Prahy, Ing. Petr Hejl, Suchdolská 4/77, 160 00 Praha 6 – Suchdol**

**vyjádření ze dne: 14.10. 2005**

Podstata vyjádření:

- Ø O.s. PŘISO nesouhlasí s předloženou dokumentací a požaduje, aby dokumentace byla dopracována a upřesněna dle následujících bodů:
- Ø návrhové období (cílový stav) rok 2015
- Ø v záměru není obsaženo komplexní posouzení zatížení životního prostředí v oblasti našich městských částí především v porovnání s vedením silničního okruhu ve variantách „J“ a „Ss“
- Ø záměr neposuzuje celkovou problematiku povrchových vod v příslušných vodotečích v porovnání s vedením silničního okruhu ve variantách „J“ a „Ss“.

Stanovisko:

Dokumentace řeší výhledový rok 2012, pro návrh OHP je řešen výhledový rok 2020. Otázka vlivu záměru na povrchové vody již byla podrobněji komentována v reakcích a předcházející vyjádření, na která na tomto místě odkazujeme.

Vzhledem k množství a možnostem různých variant řešení komunikační sítě a tomu odpovídajícím variantám zatížení této komunikační sítě a dále i zatížení na těchto komunikacích v důsledku porovnávání variant rozvoje letiště Praha Ruzyně s výhledovými variantami komunikační sítě v okolí letiště byly stanoveny tyto výpočtové varianty:

**Varianta 0** – Počáteční akustická situace (PAS) – rok 2006;

**Varianta 1** – Bez Pražského okruhu, bez rychlodráhy – výhledový rok 2013;

**Varianta 2** – Bez Pražského okruhu, s rychlodráhou – výhledový rok 2013;

**Varianta 3** – Varianta J, bez rychlodráhy – výhledový rok 2013;

**Varianta 4** – Varianta J, s rychlodráhou – výhledový rok 2013;

**Varianta 5** – Varianta S, bez rychlodráhy – výhledový rok 2013;

**Varianta 6** – Varianta S, s rychlodráhou – výhledový rok 2013.

K těmto variantám je nutné vzít v úvahu i změny intenzit dopravy související ve výše uvedených variantách při uvažování výhledového stavu se stávajícím dráhovým systémem a navrhovanou paralelní dráhou v roce 2013. Tím by samozřejmě

s největší pravděpodobností došlo k zneřehlednění podávaných informací. Proto bylo přistoupeno k tomu, že posouzení lokalit především v blízkém okolí letiště Praha Ruzyně, které jsou vystaveny i maximálnímu zatížení jednotlivých zdrojů hluku v území, byly posouzeny ve většině případů z hlediska všech výše uvedených variant. Pro další obce, tj. obce v relativně větší vzdálenosti od letiště, tedy s menším dopadem leteckého hluku z posuzovaného záměru paralelní dráhy do jejich území, bylo použito principu hodnocení nejhorší možné varianty s tím, že zbylé možné varianty jsou vždy lepší. Tato nejhorší uváděná varianta byla vytipována na základě předchozích analýz dopadů leteckého a železničního hluku do území ve vztahu k řešení komunikační sítě a jejímu hlukovému zatížení v daném území. Jedná se tedy o obce Jeneč, Hostivice, Nebušice, Horoměřice a Suchdol. Např. v lokalitě Suchdol byla tedy řešena pouze varianta J komunikační sítě, u které lze při spolupůsobení s výhledovým rozvojem letiště předpokládat potenciálně největší riziko zatížení a ovlivnění obyvatel synergickými účinky hluku, které byly následně i vyhodnoceny v samostatné studii.

**82) Občanské sdružení Ateliér pro životní prostředí  
Jiřina Juláková, předsedkyně sdružení  
vyjádření ze dne: 14.10. 2005**

Podstata vyjádření:

Předloženou dokumentací k Oznámení záměru nelze nahradit Dokumentací vlivů záměru na životní prostředí – především pro její chyby a zásadní věcné nedostatky:

- Na str. 16 chybí kontakt záměru s navrhovanou kolejovou tratí ze stanice Praha Ruzyně a s koncovou stanicí u terminálu Sever. Naproti tomu, jsou zde nepravdivě uvedeny spojky letiště – Hostivice a letiště – Jeneč, jejichž výstavba byla znemožněna řešením příjezdové estakády a budovy Sever 2. Kolejové napojení letiště Ruzyně ze schválené Studie obsluhy hl. města Prahy a jeho okolí hromadnou dopravou osob umožňovalo (po úpravě návrhu koncové stanice na průjezdnou) přímou obsluhu letiště dálkovou železniční dopravou. V textu na str. 8 a 227 je zaměřeno, že projektant Nikodem a partner a bývalá Česká správa letišť tuto studii nerespektovali.

Stanovisko:

Uvedené konstatování je ponecháno bez komentáře, protože samozřejmě technické řešení kolejovou tratí umožňuje další pokračování této trati.

Podstata vyjádření:

Mezi další důvody pro další rozvoj letiště uváděnými uprostřed str. 227 nejsou uvedeny komerční zájmy. Ty však nemusejí být (např. pokud jde o nadměrné využívání letiště pro tranzitní účely a nákladní dopravu) v souladu s veřejnými zájmy v dané lokalitě. V prognóze vývoje přepravy na letišti Ruzyně je proto třeba definovat i potřeby omezené na osobní dopravu v jeho atrakčním území (tj. pro Prahu a Čechy) a na nákladní dopravu pro Pražský region. Další soustředování poptávky všeho druhu na letišti Ruzyně nelze považovat za optimální a „jediným řešením“ (dle str. 228) proto ve skutečnosti není výstavba nové paralelní dráhy, výrazně zhoršující hlukovou zátěž obytných částí Prahy. V těchto souvislostech požadujeme, aby byla zásadně přehodnocena a doplněna prognóza osobní i nákladní dopravy na letišti Ruzyně a aby byla do dokumentace vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/01

Sb., doplněna a ze všech hledisek podrobně zhodnocena varianta „nula plus“ bez výstavby paralelní dráhy. Lze ji charakterizovat:

- ü převedením maxima pohybů letadel na stávající dráhu 06/24 s uplatněním všech opatření pro snížení hlukové zátěže a
- ü úměrně redukovanou dostavbou ploch a zařízení letiště včetně napojení na kolejovou dopravu pro jeho spojení s městem.

U aktivní varianty s paralelní dráhou pak požadujeme, aby její vlivy na životní prostředí včetně znečištění ovzduší z letecké dopravy byly vyhodnoceny pro provoz při maximálním využití kapacity dráhového systému, která bude značně převyšovat údaje pro rok 2010.

#### Stanovisko:

Komerční zájmy byly a jsou pochopitelně v bilancích dopravy vypracované ÚDI zohledněny. Taktéž situace neprovedení záměru byla jak v oznámení tak v dokumentaci zohledněna. Z hlediska projektové EIA je řešen výhledový časový horizont roku 2012, který je předpokládaným rokem uvedení paralelní dráhy do provozu. Pro další případné navýšení kapacity letiště nad procesem EIA projednané kapacity lze z pohledu procesu posuzování vlivů dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění uplatnit §4, odstavec 1), písmeno c.

Samostatnou přílohou předkládané dokumentace je příloha 14 – „Hlukové zóny a návrh ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně pro výhledový a letecký provoz s paralelní RWY 06R/24L, studie T/Z-209/07“, ze kterého je patrný návrh OHP pro výhledový rok 2020.

#### Podstata vyjádření:

Dále je upozorněno na některá zkrácená hodnocení. V textu na str. 234 odmítáme formulaci, že při neuskutečnění výstavby paralelní dráhy by bylo nutné rozšířit provoz na dráze 13/31 (v rozporu s hodnocením kapacity na str. 18) a v noci (v rozporu z navrhovanými opatřeními na str. 253) – bylo by nutné jen omezit nadměrné komerční aktivity. V závěrečném komentáři akustické studie uvedeném na str. 235 nelze souhlasit s tím, že výstavba paralelní dráhy neovlivní zvýšení hlukové zátěže, když právě výstavba paralelní dráhy umožní další podstatný vzrůst leteckého provozu a hlukové zátěže. Výstavba paralelní dráhy kromě toho není podmínkou pro maximální omezení pravidelného provozu na dráze 13/31.

#### Stanovisko :

Jak již bylo několikrát uvedeno v předcházejících částech předložené kapitoly, Letiště Praha s.p. může predikovaný počet 15,4 mil cestujících za rok odbavit i na stávajícím dráhovém systému právě s organizačními opatřeními uvedenými v dokumentaci (avšak vztaženo na rok 2010, platí i pro rok 2012), které se v zásadě neliší ani pro rok 2012. Konstatování uvedené v oznámení na str. 235 se týkalo automobilové dopravy a na tomto závěru není co měnit.

### **83) Občanské sdružení pro Nebušice Martina Kárová, předsedkyně sdružení vyjádření ze dne: 14.10. 2005**

#### Podstata vyjádření:

Považujeme za nesprávné, že rozvoj letecké dopravy ČR je uvažován jedině možný jako zvyšování kapacity letiště Praha – Ruzyně, takže by i při zvyšujících se nárocích z celého státu (Evropy) letiště Ruzyně i v budoucnu zajišťovalo 90% leteckého

provozu ve státě. Je to letiště relativně velmi blízko centra metropole a jeho provoz nemálo zasahuje obydlená území (při nynějším i uvažovaném uspořádání). Ano, jsou ve světě i jiná letiště velmi blízko obydlených aglomerací, ale to neznamená, že by jejich provoz neměl silně negativní vlivy. Jsou ovšem i koncepce založené na vzdálenějším umístění letiště od obydlených míst, a také na rozložení letecké zátěže do více míst. není nám známo, že by bylo z hlediska vlivů na životní prostředí řádně posouzeno možné rozložení leteckého provozu na více letišť ve státě, resp. posouzeno možné koncipování nového velkého letiště – např. při využití některého z opuštěných vojenských letišť. Je známo, že záměr rozvoje letiště Ruzyně má oporu ve vládním usnesení, je ale otázkou, zda k tomuto vládnímu usnesení bylo podkladem řádné posouzení vlivu možných koncepcí na životní prostředí.

Stanovisko:

Uvedené konstatování je nad rámec předkládaného materiálu, kterým je projektová EIA na záměr v rozsahu a kapacitách stanovených oznamovatelem.

Podstata vyjádření:

Je zcela nedostatečné, že je posouzení zpracováno pouze k roku 2010. Životnost RWY je mnohem vyšší (vlastně by se jednalo o posouzení pouze při uvedení do provozu) a je zapotřebí záměr posoudit pro delší dobu provozování, tedy nejen k roku 2010, ale i k dalším obdobím (2015, 2020 atd.). Mělo by být vyhodnoceno i technicky možné zatížení obou paralelních drah (technicky nejvyšší možné provozní zatížení drah nemusí, ale může být využito). Provoz uvažovaný k roku 2010 je letiště Ruzyně schopno odbavit bez ohledu na realizaci záměru paralelní RWY (RS str. 211). Z tohoto hlediska by tedy nebylo budování paralelní RWY zapotřebí. Pokud se tak finančně náročný záměr plánuje, lze oprávněně předpokládat, že bude snaha nové dráhové uspořádání využít více než by bylo možné i bez něj.

Stanovisko:

Schopnost odbavit definovaný počet cestujících však znamená jiný způsob využití dráhového systému s jiným rozložením akustické zátěže se všemi negativními dopady, jak je patrné z příslušné varianty „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“.

Podstata vyjádření:

Stávající hlukové zatížení bylo (studií Ekola Group s.r.o.) sledováno 24 hodin 13.9. a 14.9. 2004 na 3 resp. 4 místech. To považujeme za nedostatečné. Jsou dva základní důvody ke zjištění nynějšího stavu:

- aby bylo zřejmé k jakému zatížení se přičte hluk z automobilové a další dopravy generované zvýšeným provozem letiště Ruzyně, který souvisí s realizací posuzované RWY,
- aby bylo zřejmé, k jaké hlukové zátěži se přidá hluk leteckého provozu v koridoru posuzované RWY. Je proto zapotřebí měření provést na více kritických místech: která jsou již dnes velmi zatížena a která budou více zatížena novým pozemním provozem (upozorňujeme, že pro stav k r. 2010 a dále je zapotřebí uvažovat i rozvojové možnosti území podle územně plánovací dokumentace (ÚP HMP, ÚP VÚC) a jejich změn,
- která jsou již nemálo zatížena a jsou v hlukovém pásmu posuzované RWY a budoucího zvýšeného provozu na stávající RWY. Navrhujeme doplnit měření např. na těchto místech:
  - § Nebušice - při hlavní v první zatáčce nad nám. Padlých
  - § Nebušice – při hlavní u nákupního střediska nebo školy

- § Přední Kopanina – při hlavní k Tuchoměřicům x Ke Goniu
- § Horoměřice – při hlavní ve středu obce
- § Suchdol – při hlavní Kamýcká x Dvorská
- § Suchdol – při hlavní Kamýcká x Lysolajská
- § Lysolaje – při hlavní nad zástavbou MHD Žákovská
- § Jenerálka – při hlavní pod kapličkou
- § Evropská x Starodejvická
- § Hostivice – při hlavní ve středu obce
- § Jeneč – při hlavní ve středu obce.

Navrhujeme, aby volba místa a umístění měřicí techniky byla zvolena tak, aby bylo měřeno nejvyšší zatížení, neboť jde o zjištění nejvýše přípustných hodnot. Navrhujeme, aby měření bylo provedeno více než jeden den (aby bylo opravdu reprezentativní), nejlépe v různá období, včetně nejméně příznivé doby v týdnu. Upozorňujeme, že trasa z letiště přes Přední Kopaninu – Nebušice – Horoměřickou x Evropskou je již nyní značně zatěžována i provozem souvisejícím s letištěm.

#### Stanovisko:

Měřicí body byly vybrány v nejbližším okolí letiště Praha Ruzyně. Je však nutné si uvědomit, že měřená hodnota charakterizuje vždy pouze bodovou hodnotu v daném, místě, resp. v daném sledovaném profilu komunikace. Tuto hodnotu nelze vztahovat na větší zájmové území. Vzhledem k rozsáhlosti hodnoceného území byla proto pro zmapování stávající akustické situace zvolena metoda výpočtová. Měřené hodnoty pak slouží především pro kontrolu výpočtového modelu a není tedy nutné provádět rozsáhlá měření. Proto bylo provedeno měření pouze ve 4 kontrolních bodech.

Ve stávající hlukové studii z důvodu plošného zvětšení posuzovaného území bylo ve sledovaných lokalitách vytypováno celkem 16 kontrolních měřicích míst s 24 hodinovými měřeními i s krátkodobými sondami v denní i noční době. Cílem těchto měření bylo opět zjistit stávající akustickou situaci, která v tomto vytypovaném měřicím místě vždy bude charakterizovat posuzovaný a měřený zdroj hluku – především posuzovaný silniční nebo železniční zdroj hluku. Měřicí body byly vytypovávány s ohledem na využití výsledků měření pro kontrolu výpočtového 3D matematického modelu pro výpočet hluku z dopravy. V Přední Kopanině bylo vytypováno 1 měřicí místo na průjezdu obcí a v obci Nebušice dvě měřicí místa na průjezdu obcí.

Všechna měření byla realizována dle metodiky pro měření hluku z dopravy a tedy pro dny úterý – čtvrtek v rámci pracovního týdne při současném dopravně inženýrském průzkumu, aby bylo možné kontrolovat i intenzitu dopravy v době měření.

V rámci předkládané dokumentace se další měření hluku z leteckého provozu uskutečnilo ve dnech 20. až 22. září 2006 ve spolupráci s externími spolupracujícími pracovišti AKUSTIKA s.r.o. (2 měřicí skupiny), EKOLA s.r.o. (5 měřicích skupin) a AKUSTICKÉ CENTRUM (2 měřicí skupiny). Pro měření hluku bylo vybráno 9 měřicích míst (**MM**), z toho 4 jsou v zóně východně od LKPR (přiletý na RWY 24) a 5 míst leží západně od LKPR (v zóně odletu z RWY 24). Dvě z těchto míst byla situována v ose projektované RWY 06R/24L, v místech současným leteckým provozem na RWY 06/24 dotčených jen okrajově. Situování míst měření, vybraných v součinnosti se zadavatelem (LP s.p.), je uvedeno v příloze 13 „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“.

Měření proběhlo na následujících měřicích místech:

MÍSTO Č.	LOKALITA	POZN.:
MM 1	Horoměřice - Za humny (Z okraj obce)	v ose letu
MM 2	Statenice - chaty (J okraj obce)	700m S od osy letu
MM 3	Přední Kopanina - K Prelátům	500 m J od osy letu
MM 4	Dobrovíz, J okraj obce	1 150 m od osy letu
MM 5	Jeneč , ul. Bratří Nováků	650 m J od osy letu
MM 6	Pavlov – u statku	450 m S od osy letu
MM 7	Pavlov – křižovatka Č. Újezd	v ose letu
MM B1	Nebušice, S okraj obce	v ose RWY 24L
MM B2	Jeneč, ul. U Lesíka	v ose RWY 24L

Měření bylo v každém ze tří měřicích dnů organizováno do dvou časových intervalů, stanovených podle letového plánu pro přilety a odlety letadel tak, aby v době měření bylo zaznamenáno co nejvíce hlukových událostí spojených s přelety. Celková doba měření pro každé MM byla 27 hodin, během ní bylo zaznamenáno v každém MM okolo 400 přeletů. V době měření byla v provozu pouze RWY 06/24, asi z poloviny doby měření probíhal provoz ve směru RWY 24. Asi polovina měřených hlukových událostí v každém místě měření odpovídala ARR, resp. DEP. Při zpracování výsledků měření byla změna směru provozu plně respektována.

Měření hluku probíhalo jako simultánní sběr dat, popisujících výhradně jen jednotlivé hlukové události (přelety letadel) v místech bezprostředně ovlivněných vzlety a přilety na RWY 06/24 LKPR. Pro další zpracování dat byly záznamy opatřeny informacemi o čase kdy byla každá událost zaznamenána, a informacemi identifikujícími letoun a subjektivní pozorování o poloze letounu. Pomocí záznamů z řídicího pracoviště LKPR byl ke každé měřené události jednoznačně přiřazen typ letounu a v případech, kdy výsledky měření vybočovaly významně ze souborů dat i skutečná trajektorie letu. Statistické zpracování velkých souborů dat provedl SAMPLE SERVICE. V místech B1 a B2 byla měřením zjišťována hladina akustického pozadí a hladiny akustického tlaku jednotlivých přeletů. Pokud byla zaznamenána hluková událost, vyvolaná vzdáleným přeletem letadla, byla zaznamenána její maximální úroveň.

Při měření hluku byl respektován Metodický návod pro měření a hodnocení hluku z leteckého provozu. Měřené hodnoty nebyly ovlivněny okolním prostředím, atmosférické podmínky byly průběžně kontrolovány a vyhovovaly požadavku na přesná měření.

V roce 2007 proběhlo obdobné měření ve stejných lokalitách, které potvrdilo závěry z měření v roce 2006. Výsledky měření jsou veřejnosti k dispozici na webu Letiště Praha, s.p. – [www.prg.aero](http://www.prg.aero).

#### Podstata vyjádření:

Metoda, která byla zvolena k měření požadových hodnot je pochybná. Pro posouzení kvality ovzduší v určité lokalitě nelze měřit pouze tři dny, navíc v období, které není pro tvorbu a životnost některých polutantů (zejména aerosolu) nikterak významné. Pro potřebu solidního zjištění nynějšího stavu a potencionálního vlivu na ŽP by muselo být měření provedeno v podzimním a hlavně zimním období a to i v blízkosti provozovaných přistávacích a vzletových drah. Produkce škodlivin při vzletu je vysoká, úměrně s vysokou spotřebou paliva. Časté a pravidelné vzlety mohou v meteorologicky kritických obdobích, kdy je tzv. mezní vrstva (mixing layer) atmosféry nízká, způsobit (s dopadem na obydlená území) kumulaci aerosolu nad

přípustné míry. V dokumentaci se uvažují pouze frakce PM<sub>10</sub>. Tak jako za jistých podmínek může být letiště Ruzyně ovlivňováno mlhami vznikajícími v Šáreckém údolí, je zřejmé, že opačně může při inverzních stavech docházet také ke koncentraci škodlivin z letiště do Šáreckého a Lysolažského údolí. Požadujeme, aby dokumentace byla dopracována i v tomto ohledu.

#### Stanovisko:

Smyslem měření bylo pouze orientační zjištění pozadí těch škodlivin, které souvisí s leteckým provozem. Z toho důvodu byla zvolena doba a místa umístění měřících vozů ovzduší HORIBA. Pro potřeby oznámení a následně i dokumentace bylo toto orientační měření postačující a nikde v materiálu není uváděno jako metoda k měření pozadových hodnot.

#### Podstata vyjádření:

V Dokumentaci bylo vyhodnoceno jen nejbližší okolí letiště (viz mapy dopravní prognózy). To je pro solidní posouzení vlivů na životní prostředí významně nedostatečné. Zvýšení dopravní zátěže se totiž projeví i v dalších úsecích – např. při realizaci silničního okruhu ve variantě „J“ přes Suchdol, by se zvýšení zátěže (dopravou související s provozem nové RWY) neprojevilo jen u MÚK Na Padesátníku, ale pokračovala by dál a tím by se zvýšily intenzity dopravního zatížení, se kterými posouzení EIA na silniční okruh nepočítalo. Vzhledem k tomu, že znečištění ovzduší v oblasti Suchdola z plánované trasy SO bylo v posouzení EIA na SO (bez započítání zvýšené zátěže generované letištěm) podle rozptylové studie těsně podlimitní, je oprávněná obava, že při připočtení tohoto provozu by byly limity překročeny. Je proto nezbytné do posouzení záměru RWY zahrnout i vliv zvýšeného provozu na komunikacích (zejména SO) v oblasti Suchdola (a dalších možných kritických místech), jako např. při silnici Horoměřické (přivaděč na SO) v místě obydlené části obce Horoměřice a v místě obydlené části Jenerálka. K tomu je třeba řádně uvažovat např. i vliv dopravní zátěže z komerční a skladové zóny schválené v ÚP Horoměřice, což posouzení EIA SO nedůsledně zohlednilo). Je zapotřebí vyhodnotit synergické působení dopravy letecké a na pozemních komunikacích na znečištění ovzduší a vznik hluku, a tedy vyhodnotit i z toho plynoucí synergické vlivy na zdraví obyvatel. (Tento požadavek posouzení vlivů vyplývá i ze znění §2 zákona o posuzování vlivů: ...jejich vzájemné působení a souvislosti“). Nepovažujeme za správný postup (kterým je nakonec hlavně argumentováno pro přijatelnost realizace záměru paralelní RWY) přenesení silné zátěže z jedné obydlené části města (vliv koridoru dráhy 13/31) na jiné obydlené části a to navíc ve zvýšené intenzitě. To, že by byl zasažen rozdílný počet obyvatel není pro to dostatečným důvodem, zvláště když nově zasažené oblasti jsou obydleny nikoli zanedbatelně a zvýšená intenzita (síla a četnost vlivů) by pro některá místa byla pohromou – znamenající prakticky neobyvatelnost. Celou problematiku je třeba řešit z pohledu ochrany zdraví a životního prostředí, nikoliv z pohledu rozvojových přání a trendů. I stávající, již silně negativní zatížení je třeba snížit. Bez přenesení na jiné obydlené části metropole by to ale v rámci letiště Ruzyně zřejmě nešlo – proto je nezbytné uvažovat o lokalizování alespoň části provozu na jiná letiště, jejichž provoz by hustě obydlená území nezasahoval (v úvahu dáváme např. bývalé vojenské letiště v Žatci – v rámci tak vznikající průmyslové zóny)? Navrhujeme, aby možnost odlehčení letiště Ruzyně byla posouzena jako varianta při neprovedení posuzovaného záměru.

#### Stanovisko:

Součástí předložené dokumentace je i posouzení zdravotních rizik z hlediska synergických účinků hluku pro vybrané a konzultované lokality. Z hlediska imisní



zátěže je rozhodující samotný prostor areálu letiště, méně již přístupové komunikace vzhledem k podílu dopravní obsluhy LKPR. Smyslem vyhodnocení příspěvků bylo posouzení zátěže ke stávajícímu pozadí, které vyvolá navýšení dopravy. Jediným rozhodujícím podkladem pro vstupy z hlediska dopravy jsou údaje z přílohy 6 „Dopravní prognóza 2005 letiště Praha – Ruzyně, Aktualizace k roku 2013“ (ÚDI, 2006) tak, jak je řešen v hlukové studii z pozemní dopravy a v rozptylové studii.

#### Podstata vyjádření:

Je vyjádřeno přesvědčení, že posouzení EIA musí využít možností vyhodnocení záměru tak, aby výsledek co nejlépe vyjadřoval skutečně reálně možné dopady na životní prostředí a zdraví. Z tohoto hlediska považujeme za nedostatečné, že v případě hluku jsou posuzovány jen průměrné hodnoty ( $L_{Aeq}$ ). Navrhujeme, aby Dokumentace vyhodnotila pro nynější stav i záměr také absolutní hodnoty ( $L_{Amax}$ ) (viz též doporučení WHY) a to přehledně v jejich četnosti na jednotlivých drahách pro směr vzletu a přistání a to ve velké podrobnosti – minimálně měsíční, neb provoz se během roku významně proměňuje. Z praktického hlediska je dilem diskutabilní odvozovat možné dopady na zdraví a pohodu z rozdělení dne na denní a noční část (a pro ně stanovené limity). Jaká část obyvatel v zasažené oblasti nefunguje přesně v tomto režimu?

#### Stanovisko:

Z hlediska uvedené připomínky odkazujeme na vypořádání pod bodem 62) této kapitoly, které se týká požadavků KHS. Názor na stanovení limitů pro denní a noční dobu nemínil zpracovatelský tým komentovat.

#### Podstata vyjádření:

Dokumentace také neuvažovala, že prakticky dochází poměrně často k porušování letové trasy – např. zvláště v poslední době je obyvateli pocíťována zvýšená obtěžující hluková zátěž (i v noci) nejen v oblastech Horoměřice a Suchdol, ale i v oblasti Lysolaje, Šárecké údolí a okrajové partii Hanspaulky (při posouzení by měla být dobře uvažována i konfigurace terénu – např. právě vyvýšený okraj Hanspaulky, i když je od letové dráhy poměrně vzdálen, není od hluku terénu chráněn).

#### Stanovisko:

Již z filosofie smyslu hlukové studie pro letecký provoz je zřejmé, že trajektorie jsou podstatné do té vzdálenosti, kdy se mohou významně projevit ve vztahu k platným hygienickým limitům. Podle současné organizace provozu na jednotlivých drahách a aplikovaných odletových a příletových postupů nelze přistupovat k hodnocení vlivu záměru na akustickou situaci k roku uvedení do provozu, neboť skokový nárůst kapacity dráhového systému umožní optimalizovat odletové a příletové postupy tak, aby se přistávající a odlétající letadla držela v co nejpřesnějších letových tratích, odpovídajících standardním odletovým (SID) a příletovým (STAR) tratím až do vzdálenosti cca 12 km od letiště. Je to jedním z cílů „Projektu komplexního řešení hluku z leteckého provozu“, neboť kontrola odletových a příletových tratí je jednou z nejdůležitějších funkcí nového NTMS a je na ní založen i připravovaný sankční systém.

V současné době se letadla po vzletu pohybují buď v ose dráhy nebo po SID až do dosažení výšky cca 600 m nad terénem (této výšky mohou dosáhnout v různé vzdálenosti od letiště podle typu letadla a jeho vzletové hmotnosti) a poté se odchýlí na nejbližší navigační bod odpovídající jejich cílové destinaci. Proto dochází k vějířovitým rozptylům. Důsledkem tohoto způsobu provozu není překračování hlukových limitů, občané si však všimají intenzity provozu a stěžují si na

„nedodržování letových tratí“. Odletové i příletové postupy se aplikují stejným způsobem mnoho let, zvyšování počtu pohybů však na tento stav, který oznamovatel nepovažuje za optimální, upozornilo.

Podstata vyjádření:

Mělo by být vyhodnoceno snížení ceny nemovitostí v záměrem nově zasažené oblasti. A to poměrem snížení hodnoty v různě zasažených lokalitách, i odhadem celkového dopadu (součet snížení cen) pro celé zasažené území. K tomu by měly být vyhodnoceny i veškeré náklady na opatření snižující negativní vlivy záměru.

Podstata vyjádření:

Vliv letiště na cenové úrovně související se stávajícími nemovitostmi postavenými před znalostí o možném rozšiřování letiště teoreticky závisí na funkci využití dotyčného pozemku a stavby. Zatímco cenový nárůst jednotek s charakterem průmyslové nebo obchodní zóny je jednoznačný, u jednotek s jiným charakterem minimálně nelze hovořit o poklesu. Samostatné spekulativní využití pozemků, nemovitostí opatřených po datu znalosti o možném rozšiřování letiště, je věcí rozvahy dotyčného investora.

Zpracovatelům dokumentace se nepodařilo nalézt vhodnou metodiku, či návod na ocenění hlukem zatížených pozemků a objektů. Domníváme se, že tento problém by bylo nutné řešit již při stanovování cenových map pozemků pro takovéto lokality a legislativně je podchytit. Bohužel i přes hlukové zatížení jsou tržní hodnoty pozemků a objektů v Nebušicích ale i na jiných částech Prahy a okolí stále nezatíženy handicapem hlukové zátěže. Tento problém tímto procesem EIA není možné jednoduše vyřešit.

Podstata vyjádření:

Z dokladů doložených do Dokumentace: č.6 „Záznam z jednání o podmínkách a vstupních údajích leteckého hluku záměru „Paralelní RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně. (Techson + Šišma + Lisá 1. června 2004)“ a č.5: „Podklad k jednání o podmínkách a vstupních údajích pro vyhodnocení leteckého hluku záměru „Paralelní RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně. (Techson 21. května 2004)“ vyplývá, že pro různé dráhy byla použita jiná metoda odvození směrodatného leteckého provozu (pro RWY 13/31 podle formulace ad c) a pro RWY 06R/24L podle formulace ad b) – ad doklad č. 5). To podle našeho názoru může způsobit značné zkreslení výsledného porovnání zvláště pro variantu posouzení „neprovedení záměru“. Požadujeme, aby byla provedena všechna možná vyhodnocení, vždy stejně pro všechny dráhy a k tomu bylo vysvětleno, jak jednotlivé výsledky interpretovat.

Stanovisko:

V době zpracování oznámení nebyly definovány podmínky charakteristického letového dne, a proto byla výchozí data pro výpočet odvozena po dohodě s orgány hygienické služby jako vyšší z provozních limitů pro jednotlivé směry RWY. Na zjevnou nesymetrii zpracovatel opakovaně upozorňoval. V aktualizované hlukové studii (T/Z-208/07) odpovídají výchozí údaje o směrodatném leteckém provozu, použité ve výpočtu, požadavkům z nařízení vlády č. 148/2006 Sb. a Metodického návodu (MZ aj. OVZ-32.09-19.02.2007/6306), kterým se definuje charakteristický letový den pro vyjádření hlukové zátěže z leteckého provozu. Pro výpočet hlukové zátěže z leteckého provozu byl ve studii (T/Z-208/07) použit moderní numerický model CADNA. Způsob odvození výchozích dat a výpočet hlukové zátěže je nyní jednotný pro všechny dráhy a jejich směry.

Zpracovaná „Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, zpráva T/Z-208/06“ v rámci předkládané dokumentace tuto připomínku zohlednila.

Podstata vyjádření:

Dokumentace se téměř vůbec nezabývá možností havárií – jak samotného leteckého provozu, tak zjevně velmi nebezpečného souběhu nové letové dráhy s uvažovaným silničním okruhem ve variantě „J“ (zmíněná opatření na zamezení klamavých světél na MÚK Na Padesátníku nestačí). Samostatnou pozornost z hlediska bezpečnosti leteckého provozu jistě zasluhuje navrhovaný výdech vzduchotechniky z tunelu silničního okruhu ve variantě „J“, situovaný v letové trase a produkuje vzduchový proud o značném objemu a rychlosti. Dokumentace také neřeší důsledky možného nedodržování provozu (nevyhodnocuje nynější nedodržování letových tras, časů, pohybů atd, a nevyhodnocuje odhad těchto jevů v plánovaném zvýšeném provozu).

Stanovisko:

Technická řešení kontaktu navrhovaného záměru tam, kde je to stavebně a z hlediska ochranných pásem nutné, je řešeno. Dle sdělení projektanta záměru a oznamovatele výdech vzduchotechniky z tunelu silničního okruhu ve variantě J nemůže ovlivnit bezpečnost leteckého provozu. Důsledky „stávajícího nedodržování provozu“ oznámení ani dokumentace neřeší, protože vstupem do vyhodnocení musí být provoz vyplývající z běžného režimu.

**84) Vyjádření občanů Prahy 6  
vyjádření ze dne: 14.10. 2005  
Podepsáno 29 obyvatel (viz dokladová část)**

Podstata vyjádření

Žádají zajištění následujícího dalšího postupu:

Uložit oznamovateli zpracovat komplexní dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, poněvadž zasláné oznámení nemůže na základě skutečností výše uvedených nahradit tuto Dokumentaci, vzhledem k tomu, že neobsahuje náležitosti podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., a to:

- o zcela chybí zpracování bodu III. 1,4 a 5 v části B a body 1,2,7,8 v části D přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., se synergickým dopadem rovněž na záměr „Silniční okruh kolem Prahy, úsek Ruzyně – Suchdol – Březiněves, stavby č. 518 a 519“ v souladu s §12 odst. 2 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí.
- o Vlivy na životní prostředí nelze u tohoto záměru redukovat pouze na hlukové zátěže podle hlukových kategorií, ale v souladu s platnou legislativou musí být posouzeny všechny vlivy leteckého provozu na životní prostředí včetně emise spalín z leteckých motorů. Mimořádný dopad celého záměru na životní prostředí přitom vyžaduje zpracování řádné dokumentace, nikoliv projednání na základě zkráceného řízení.
- o S ohledem na stanovisko odboru ochrany ovzduší MŽP z 12.3. 2001 vyžádat k záměru posudek Státního zdravotního ústavu z hlediska kumulovaných vlivů obou záměrů na veřejné zdraví obyvatelstva Městské části Praha – Suchdol.

Stanovisko:

Uvedené požadavky jsou součástí dokumentace.

Podstata vyjádření

Na úrovni Ministerstva životního prostředí revokovat stanovisko k záměru „Silniční okruh kolem Prahy, úsek Ruzyně – Suchdol – Březiněves, stavby č. 518 a 519, s vyloučením realizace trasy „J“ s odsouhlasením trasy výhradně podle varianty „Ss“ vzhledem k tomu, že v době vydání stanoviska nebyl znám záměr „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha – Ruzyně“.

Stanovisko:

Uvedený požadavek je nad rámec předkládané dokumentace EIA.