

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 – VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 26. října 2011

Č.j.:68161/ENV/11

STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí),
ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

I. Identifikační údaje

Název záměru:

Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně

Kapacita (rozsah) záměru:

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

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

Celkový počet přepravených cestujících za rok: 21,2 mil.

Celkový počet pohybů letadel za rok: 274 500

- z toho celkový počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00) za rok: 13 700

Počet pohybů letadel za 6 měsíců v letním období (květen – říjen): 150 960

- z toho počet pohybů ve dne za 6 měsíců v letním období: 143 600

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

Kapacita pro charakteristický letový den

Počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin): 820

- z toho počet pohybů v denní době (06:00 – 22:00): 780

- z toho počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00): 40

Výše uvedené kapacity se v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí považují za maximální a vyplývají:

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

- z respektování stávajících platných standardů a doporučení Mezinárodní organizace pro civilní letectví, vydané na základě čl. 37 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví ve znění přijatém Českou republikou a Společných leteckých předpisů (Joint Aviation Regulations

- JAR) vydané Sdruženými leteckými úřady podle předpisů Evropských společenství ve znění přijatém Českou republikou,

- z upravené prognózy provozu letiště Praha Ruzyně do roku 2020.

Základní technické parametry dráhy (dále také RWY (runway)):

- osová vzdálenost od stávající RWY 06/24 1 525 m,
- stavební délka dráhy 3 550 m; práh dráhy (dále jen „THR“) 24L trvale posunut o 150 m,
- šířka dráhy 45 m (s nejvyšší únosností), 60 m (základní), 75 m (vč. postranních pásů),
- pás dráhy: délka 3 670 m – přesah 60 m před a za konec dráhy; šířka 300 m
- předpolí (za konci obou směrů RWY): 150 x 240 m pro oba směry (předpolí začíná u THR),
u THR 06R je součástí koncová bezpečnostní plocha (dále jen „KBP“),
u THR 24L je jeho součástí dojezdová dráha,
- koncová bezpečnostní plocha (KBP) za konci obou směrů RWY:
u THR 06R délky 325 m a šířky 300 m, u THR 24L délky 240 m a šířky 300 m,
- únosnost dráhy bude odpovídat ACN (Aircraft Classification Number) vytipovaných kritických letadel (Airbus 340-500, 600) která mohou využívat dráhu výše uvedených parametrů,
- vozovka dráhy se předpokládá u THR s cementobetonovým krytem, ve střední části se živičným krytem,
- příčný sklon dráhy bude střechovitý.

Základní technické parametry pojezdové dráhy (dále také TWY):

- šířka 25 m (v přímém úseku), 44 m (vč. postranních pásů),
- max. podélný sklon: 1,25 %, max. příčný sklon: 1,5 %,
- rozšíření v obloucích je navrženo na průjezd letadla typu Boeing 747, 777 a Airbus 340-600,
- vozovka se předpokládá živičná, únosnost stejná jako u RWY.

Umístění záměru:

kraj: hlavní město Praha a Středočeský kraj
obec: Městská část Praha 6, Městská část Praha – Přední Kopanina, Městská část Praha – Nebušice, Město Hostivice
k.ú.: Ruzyně, Liboc, Přední Kopanina, Nebušice, Hostivice, Litovice.

Obchodní firma oznamovatele:

Letiště Praha, a.s.

IČ oznamovatele:

28244532

Sídlo oznamovatele:

K Letišti 6/1019, 160 08 Praha 6

II. Průběh posuzování

**Zpracovatel oznámení,
dokumentace a přepracované
dokumentace:**

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.
osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 2719/4343/OEP/92/93
s prodloužením autorizace č.j.: 112450/ENV/10

Datum předložení oznámení:

11. 8. 2005

Datum předložení dokumentace:

12. 12. 2007

**Datum předložení přepracované
dokumentace:**

18. 12. 2009

Zpracovatel posudku:

RNDr. Vladimír Ludvík
osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 5278/850/OPV/93
s prodloužením autorizace č.j.: 2081/ENV/11

Datum předložení posudku:

28. 4. 2011

Veřejné projednání:

29. 6. 2011 Výstaviště Praha – Letňany

Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti:

- Oznámení záměru bylo předloženo Ministerstvu životního prostředí dne 11. 8. 2005.
- Zjišťovací řízení bylo (po doplnění potřebného počtu paré) zahájeno dne 31. 8. 2005 rozesláním oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- Dne 31. 10. 2005 byl pověřen zpracovatel oponentního posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“).
- Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 2. 12. 2005 vydáním závěru zjišťovacího řízení s tím, že předložené oznámení nelze považovat za dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“) a zároveň byly stanoveny oblasti, na které je třeba se zaměřit při zpracování této dokumentace.
- Dokumentace byla Ministerstvu životního prostředí předložena dne 12. 12. 2007.
- Ministerstvo životního prostředí dne 17. 12. 2007 rozeslalo dokumentaci dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.
- Dne 13. 3. 2008 byla dokumentace vrácena zpět oznamovateli k přepracování a dne 18. 12. 2009 byla tato přepracovaná dokumentace předložena na Ministerstvo životního prostředí.
- Zpracovaný posudek Ministerstvo životního prostředí obdrželo dne 28. 4. 2011.
- Posudek byl dne 12. 5. 2011 rozeslán dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.

Závěry zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku po vyhodnocení dokumentace, obdržených vyjádření a dalších podkladů doporučuje příslušnému úřadu vydat souhlasné stanovisko pro realizaci záměru za respektování podmínek uvedených v tomto stanovisku.

- Ministerstvo životního prostředí rozeslalo dne 17. 6. 2011 pozvánku na veřejné projednání dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění.
- Dne 29. 6. 2011 se konalo veřejné projednání posudku a současně dokumentace ve smyslu ustanovení § 17 zákona.

Závěry veřejného projednání:

Výsledek veřejného projednání je podrobně specifikován v zápisu z veřejného projednání konaného na Výstavišti Praha Letňany č.j.: 68159/ENV/11 ze dne 8. 7. 2011.

Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:

Územní samosprávné celky:

Hlavní město Praha, Středočeský kraj

Městská část Praha 3, Městská část Praha 4, Městská část Praha 5, Městská část Praha 6, Městská část Praha 7, Městská část Praha 8, Městská část Praha 12, Městská část Praha 13, Městská část Praha 17, Městská část Praha – Březiněves, Městská část Praha – Čakovice, Městská část Praha – Ďáblice, Městská část Praha – Dolní Chabry, Městská část Praha – Lysolaje, Městská část Praha – Nebušice, Městská část Praha – Přední Kopanina, Městská část Praha – Řeporyje, Městská část Praha – Slivenec, Městská část Praha – Suchdol, Městská část Praha – Troja, Městská část Praha – Zličín

Město Buštěhrad, město Hostivice, statutární město Kladno, město Klecany, město Libčice nad Vltavou, město Roztoky, město Rudná, město Unhošť

Obec Brandýsek, obec Braškov, obec Cvrčovice, obec Červený Újezd, obec Dobrovíz, obec Dolany, obec Drahelčice, obec Horní Bezděkov, obec Horoměřice, obec Hostouň u Prahy, obec Hovorčovice, obec Hrdlív, obec Hřebeč, obec Husinec, obec Chrášťany, obec Chrustenice, obec Chýnice, obec Chyňava, obec Chýně, obec Jeneč, obec Jinočany, obec Kněževes, obec Kyšice, obec Koleč, obec Líbeznice, obec Lidice, obec Loděnice, obec Malé Kyšice, obec Mratín, obec Ořech, obec Pavlov, obec Pchery, obec Ptice, obec Roblín, obec Stehelčevy, obec Středokluky, obec Svárov, obec Svinařov, obec Třebechovice, obec Třebusice, obec Tuchoměřice, obec Tursko, obec Úholičky, obec Úhonice, obec Únětice, obec Velké Přílepy, obec Velké Přítočno, obec Vinařice, obec Vysoký Újezd, obec Zdiby

Správní úřady:

Magistrát hlavního města Prahy

Krajský úřad Středočeského kraje

Magistrát města Kladna

Městský úřad Beroun

Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

Městský úřad Černošice

Městský úřad Kralupy nad Vltavou

Městský úřad Roztoky

Městský úřad Slaný

Ministerstvo zdravotnictví

Krajská hygienická stanice hlavního města Prahy

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha

Ministerstvo dopravy

Ministerstvo zemědělství

Ministerstvo životního prostředí, odbor odpadů

Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší

Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod

Ministerstvo životního prostředí, odbor ekologie krajiny a lesa

Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláště chráněných částí přírody

Povodí Vltavy a.s.

Zemědělská vodohospodářská správa

Občanská a zájmová sdružení:

Občanské sdružení Ateliér pro životní prostředí

Občanské sdružení Dejvka

Občanské sdružení Kamýcké sdružení pro klidné bydlení

Občanské sdružení Lichoceves – Noutonice

Občanské sdružení Motolský ordovik

Občanské sdružení Nad Drahaňským údolím

Občanské sdružení Občané proti hluku a emisím

OS Ochrana životního prostředí v Praze 6 – Sedlci s ohledem na dopravní stavby

Občanské sdružení Osada Sadová

Občanské sdružení Padesátník

Občanské sdružení Pro Ďáblice

Občanské sdružení Pro Hanspaulku

Občanské sdružení Meluzína

Občanské sdružení Pro Nebušice
OS Pro přijatelné řešení silničního okruhu na severozápadě Prahy (PŘISO)
Občanské sdružení přátel Hendlova dvora
Občanské sdružení Společnost Šáreckého údolí
Sdružení SUCHDOL SOBĚ
Občanské sdružení Ticho nad Prahou
Občanské sdružení TROJA TROJOU
Občanské sdružení VIA MAGNA (dříve VIA AGNA)
Občanské sdružení Volba pro obec
Občanské sdružení Za kvalitní bydlení v Horoměřicích
Občanské sdružení Za naši přírodu
Občanské sdružení Zdravé Lysolaje
Společenství vlastníků jednotek pro dům Holubí 1238/7
Společenství vlastníků jednotek pro dům Holubí 1239
Společenství vlastníků jednotek objektu Nad Vltavským údolím, Praha 6
Společenství pro dům Brandejsovo náměstí 1234, Praha – Suchdol

Ostatní:

vyjádření k oznámení, dokumentaci, přepracované dokumentaci, či posudku taktéž uplatnily zástupci veřejnosti (celkem cca 3 400 podání s několika tisíci podpisy), společnosti (HPS ESTATES s.r.o., Malá Šárka, a.s.) a instituce (Akademie věd – Ústav experimentální botaniky, Akademie věd – Ústav fotoniky a elektroniky, Akademie věd – Ústav chemických procesů, Česká zemědělská univerzita v Praze, Centrum sociálních služeb Nebušice, Mateřská škola Nebušice, Základní škola Praha – Nebušice, Základní škola v Lysolajích, Základní škola M. Alše, Praha – Suchdol)

III. Hodnocení záměru

Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti:

Posuzovaný záměr byl v daném území procesem posuzování vlivů na životní prostředí posouzen ze všech podstatných hledisek. Z hlediska charakteru předloženého záměru je patrné, že se jedná o aktivitu navrhovanou v území určeném pro tuto stavbu. Z hlediska posuzovaných vlivů je patrné, že nejvýznamnější vlivy z hlediska velikosti a významnosti lze očekávat zejména v oblasti vlivů na obyvatelstvo (zejména z hlediska akustické zátěže).

Vzhledem k velkému množství připomínek k maximální kapacitě záměru, byla této kapacitě v posudku věnována nadstandardní pozornost. Maximální kapacita pro charakteristický letový den byla stanovena mj. striktně podmínkou návrhu stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále také „stanovisko EIA“).

Ještě větší pozornost byla věnována maximální kapacitě nočního provozu, kde byly stanoveny navíc další přísnější podmínky pro jednu konkrétní noc a pro jednotlivá období noci s tím, že v době 24:00 – 5:30 bude úplně zastaven letecký provoz. Tyto podmínky byly stanoveny nad rámec povinností stanovených legislativou. Uvedené podmínky jsou zároveň jedněmi ze základních limitů záměru.

K problematice vlivů na ovzduší si zpracovatel posudku vyžádal doplňující informaci k problematice koncentrací PM₁₀ a prašnosti pro zajištění skutečně komplexního vyhodnocení vlivů na ovzduší (Bajer T., Šára M., Bajarová J., 2010: Rozptylová studie – frakce PM₁₀ včetně sekundární prašnosti).

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

Na základě výsledků rozptylové studie bylo ve vztahu k vybraným lokalitám provedeno vyhodnocení zdravotních rizik, ze kterého vyplývá, že krátkodobé i dlouhodobé imisní příspěvky řešených škodlivin budou mít nízký až zanedbatelný vliv na související akutní a chronické zdravotní obtíže a nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo v oblasti nejbližší obytné zástavby s výjimkou zejména PM₁₀, kde zvýšené zdravotní riziko představuje stávající zvýšené imisní pozadí.

Vlivy na obyvatelstvo z hlediska akustické a imisní situace byly vyhodnoceny příslušnými specializovanými studiemi jak pro etapu výstavby, tak i pro etapu provozu. Tyto studie jsou přílohou dokumentace.

Za účelem oponentního posouzení výpočtových postupů při stanovení vlivů hluku byly v rámci posudku mj. využity závěry nezávislé expertizy „Posouzení zhodnocení hluku v hodnocení celkového ekologického dopadu“ (Eurocontrol, Brusel, Listopad 2008) zpracované na základě požadavku Městské části Praha 6 a ministerstva dopravy. Tato expertiza mj. potvrdila správnost výpočtového modelu a konstatovala následující: „Předpoklady a výsledky použité k sestavení map linií hluku prezentované ve zprávě EIA mohou být považovány za spolehlivé pro účely zásadních politických rozhodnutí.“

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

V oblasti těch nejvýznamnějších vlivů – tedy vlivů hluku na veřejné zdraví si zpracovatel posudku pro zajištění maximální objektivity vyžádal doplňující informaci ve formě „Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví“ (Potužníková D., 2010) a dále byl v rámci posudku zajištěn oponentní posudek příslušně autorizovanou osobou „Posudek na „Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplňku z dubna 2010“, které zpracovala Ing. Dana Potužníková“ (Kubina J., 2010). Tento oponentní posudek byl objednáán zpracovatelem posudku.

V rámci posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví byla v posudku EIA zvláštní pozornost věnována problematice ochranného hlukového pásma (dále také „OHP“). Jeho návrh a vyhlášení není na vůli oznamovatele, ale v tomto případě představuje zákonnou povinnost. Na základě podrobné analýzy problematiky OHP v návaznosti na značné množství připomínek bylo uloženo podmínkami návrhu stanoviska EIA navrhnout nové OHP letiště Praha – Ruzyně v nejmenším možném rozsahu (v rozsahu limitní izofony). Navíc, aby se předešlo obavám z manipulace s institutem OHP, byl striktně omezen jeho plošný rozsah, který nesmí být větší než je plocha stávajícího OHP – to již nad rámec legislativních povinností. Takto jednoznačně stanovený a plošně omezený návrh OHP se stává dalším zásadním limitem uvažovaného záměru. Cílem této podmínky je to, aby vlivy hluku byly (a musely být) co nejmenší a na co nejmenším území. Zároveň bude zajištěna minimalizace plošného rozsahu území, na kterém musejí být plněny zvláštní podmínky dle zákona o ochraně veřejného zdraví jako pomoc při požadovaném rozvoji záměrem dotčených obcí.

Při posouzení vlivů hluku se vycházelo z hlukových deskriptorů definovaných v legislativě České republiky, tj. v zákoně o ochraně veřejného zdraví a v nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Zde uvedené hygienické požadavky jsou stanoveny v souladu se Světovou zdravotnickou organizací (dále také WHO) tak, aby při celoživotní expozici hluku bylo chráněno zdraví běžné populace (obyvatel), přičemž je nutné mít na paměti, že dodržení hygienických požadavků neznamena pro exponovanou populaci nulové riziko, ale celospolečensky dostupné a únosné riziko. Při tom je nutné upozornit, že každá zátěž obecně představuje určitou míru rizika. Rizika odpovídající dodržení hygienických požadavků nejsou v rozporu s právním stavem České republiky, resp. zdravotní politikou WHO a Evropské unie.

Z hlediska posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví lze konstatovat, že po zhodnocení celkové situace a všech existujících, dodaných, vyžádaných i samostatně objednaných podkladů je realizace uvažovaného záměru akceptovatelná za předpokladu plnění všech podmínek pro fázi přípravy, výstavby a provozu uvedených v tomto stanovisku.

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

Z hlediska posouzení vlivů záměru na přírodu je nejvýznamnějším vlivem kácení prvků dřevin rostoucích mimo les. Vynucené kácení je vyvoláno plošnými nároky a bezpečnostními požadavky na provoz uvažovaného záměru. Rozsah kácených dřevin je specifikován v dokumentaci a v návrhu stanoviska EIA je řešen řadou zmírňujících a kompenzačních opatření a podmínek.

Ke komplexnímu a aktuálnímu posouzení problematiky vlivů na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (soustava Natura2000) si zpracovatel posudku vyžádal doplňující aktuální vyjádření orgánu ochrany přírody. Dle tohoto vyjádření lze vlivy uvažovaného záměru na oblasti soustavy Natura2000 vyloučit.

Z hlediska posouzení vlivů záměru na ostatní složky životního prostředí lze záměr označit z hlediska velikosti vlivů za malý až málo významný, z hlediska významnosti vlivů za málo významný.

Přeshraniční vlivy ve spojitosti s posuzovaným záměrem nenastávají.

Po zhodnocení všech prostorových vlivů, jevů a faktorů a na základě existujících, dodaných, vyžádaných i samostatně objednaných podkladů je realizace uvažovaného záměru akceptovatelná z hlediska vlivu na životní prostředí za předpokladu plnění všech podmínek pro fázi přípravy, výstavby a provozu uvedených v tomto stanovisku.

Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí:

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

A. *Provozní plochy:* vzletová a přistávací dráha RWY 06R/24L, pojezdové dráhy, odmrazovací stání, kompenzační stání.

B. *Vybavení provozních ploch:* vizuální navigační zařízení, radionavigační zařízení, meteorologické zařízení.

C. Pohybové plochy: rozšíření odbavovací plochy D u plánovaného odbavovacího Prstu D.

D. Ostatní plochy: stání pro motorové zkoušky v severní hangárové zóně, manipulační plocha v hangárové zóně, doplnění a úpravy center řízení, zázemí pro odmrazovací stání.

E. Energetické zabezpečení

F. Vodohospodářské řešení: odvodnění zpevněných ploch, zatrubnění stávajícího otevřeného odpadu dešťových vod před retencí u ČOV a ČKV JIH.

G. Dopravní stavby: obslužné komunikace pro příjezd obsluhy k novým zařízením vybavení drah, mostní objekty pro mimoúrovňové křížení obslužné komunikace, spojovací komunikace mezi severním a jižním areálem letiště, tunel (zakrytí) na plánované rychlostní komunikaci R6 pro mimoúrovňové křížení s RWY 06R/24L a s pásem dráhy, včetně potřebného technologického vybavení a dopravních opatření a včetně kabelové trasy pro přenos dat z monitorování tunelu na cestmistrovství Fialka, dvojitý tunel na spojovacích komunikacích pro mimoúrovňové křížení s pásem dráhy a KBP, včetně potřebného vybavení a přenosu dat, přeložky sítí v prostoru stavby, kolektory a kabelovody pro nové rozvody a přeložky, demolice ploch, bezpečnostní oplocení letiště v rozsahu nových záborů pro tuto stavbu, stěna a konstrukce zakrývající větev 104A MÚK Ruzyně + podjezd pro obslužnou komunikaci, přístupová cesta na západní straně pro zajištění přístupu na pozemky v oblasti mezi novou RWY 06R/24L a stávající RWY 06/24.

Vzletová a přistávací dráha RWY 06R/24L

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

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

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

Umístění prahu dráhy RWY 24L (trvalé posunutí prahu o 150 m) je dáno situováním MÚK Ruzyně silničního okruhu kolem Prahy (tato MÚK je umístěna v souladu s územním plánem hlavního města Prahy), umístění prahu RWY 06R pak obytnou zástavbou města Hostivice a obcí Jeneč. Ponechání prahu RWY 24L na skutečném konci dráhy by si vyžádalo zakrytí hlavní trasy silničního okruhu v délce min. 180 m a rovněž by došlo k výškovým problémům s vykřížením provozu na rampě č. 104 MÚK a s návěstídlí přibližovací soustavy.

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

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

Celková základní šířka drah včetně postranních pásů je zatím zvolena pro letadla kódového písmene E (s rozpětím křídel do 65 m), protože provoz letadel kódového písmene F (s rozpětím křídel do 80 m) bude, alespoň zpočátku, minimální a nárůst zpevněné plochy je velmi výrazný (16 m² na 1 m dráhy). Rozšíření je vždy možné provést dodatečně v trasách podle provozních potřeb letišť.

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

Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí:

Součástí dokumentace byl návrh na preventivní a minimalizační opatření. Tato část byla zpracovatelem posudku doplněna na základě vlastních šetření a oprávněných vyjádření účastníků procesu posuzování vlivů na životní prostředí a byla součástí návrhu podmínek pro udělení souhlasného stanoviska uvedených v posudku záměru.

Konečná opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí jsou ve formě podmínek k dalším správním řízením ve věci záměru realizace stavby uvedena v podmínkách tohoto stanoviska.

Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí:

Uvažovaný záměr byl předložen v jedné aktivní variantě.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci:

V rámci posuzování vlivů záměru na životní prostředí obdrželo Ministerstvo životního prostředí k přepracované dokumentaci 44 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 16 vyjádření dotčených správních úřadů, 20 vyjádření občanských sdružení a cca 2 200 vyjádření veřejnosti. Veškeré připomínky jsou náležitě komentovány v části V. posudku. Všechny oprávněné požadavky vyplývající z těchto vyjádření byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem vypořádány, v případě potřeby zahrnuty do podmínek návrhu stanoviska příslušného úřadu.

Vypořádání vyjádření k posudku:

Příslušný úřad obdržel k posudku celkem cca 690 vyjádření, z toho 37 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 12 vyjádření dotčených správních úřadů, 15 vyjádření společností a občanských sdružení a cca 630 vyjádření veřejnosti. Veškerá písemná vyjádření byla zpracovatelem posudku vypořádána v souladu s § 9 zákona. Z důvodu velkého množství připomínek obsažených v jednotlivých doručených vyjádřeních není možné vypořádání těchto připomínek uvést v této části stanoviska. Veškeré doručené připomínky k posudku a připomínky z veřejného projednání zpracovatel posudku podrobně vypořádal ve zvláštním dokumentu, který je přílohou č. 1 tohoto stanoviska a je jeho nedílnou součástí.

Stanovisko:

Na základě oznámení, dokumentace, přepracované dokumentace, posudku, veřejného projednání, vyjádření k nim uplatněných a doplňujících informací vydává Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění zákona č. 93/2004 Sb., **z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí**

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k záměru

„Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové přípravy a realizace záměru, zkušebního a trvalého provozu a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

Doporučená varianta:

Uvažovaný záměr byl předložen v jedné aktivní variantě popsané v přepracované dokumentaci záměru.

Podmínky souhlasného stanoviska:

I. Opatření pro fázi přípravy záměru

1. Nedílnou součástí další projektové přípravy záměru budou „Garance generálního ředitele Letiště Praha a.s. a Ředitelství letového provozu s.p. k opatřením ke snížení hluku z provozu letiště Praha Ruzyně po výstavbě paralelní dráhy RWY 06R/24L, zn. GŘ/LOM/5572/2009/RSM/RIZ/ZPR ze dne 5.10.2009“; uvedené garance musí být jako jedno z doporučení zapracovány do podmínek návazných správních rozhodnutí k výstavbě paralelní RWY 06R/24L.
2. Do kritérií výběrových řízení na technologie související s budoucím provozem budou zahrnuty požadavky na nejnovější technologie, které budou v minimální míře ovlivňovat jednotlivé složky životního prostředí.
3. Na základě závěrů akustické studie a studie vlivů na veřejné zdraví vstoupí oznamovatel do jednání s majiteli obytných objektů v lokalitách Na Samotě a Nad Jenečkem v k.ú. Litovice, obec Hostovice a s majiteli objektů v lokalitě Na Padesátníku; výsledkem těchto jednání může být:
 - dohoda o provedení technických opatření na náklady oznamovatele, a to na základě prověření reálné možnosti ochrany objektů a jejich vnitřních prostor před hlukem technickými (zejména stavebními) prostředky, nebo
 - dohoda o jiném využití dotčených obytných objektů vlastníky (tzv. „rekolaudace“), s poskytnutím součinnosti oznamovatele při zajištění adekvátní náhrady bydlení, nebo
 - dohoda o odkoupení dotčených nemovitostí oznamovatelem.Výběr způsobu řešení v jednotlivých případech bude závislý na konkrétních podmínkách a bude vycházet zejména z představ vlastníků objektů, neboť výsledky hlukové studie nedávají oznamovateli možnost požadovat vyklizení objektů bez souhlasu vlastníků.
4. Z časového hlediska je třeba ze strany oznamovatele vytvořit takové podmínky, aby v případě dohody s vlastníky bytových objektů o zajištění odpovídající bytové náhrady, toto bylo uskutečněno do zahájení provozu na RWY 06R/24L.

5. Počet měřících stanic systému monitoringu hluku bude rozšířen tak, aby umožnil komplexní kontrolu hluku z provozu na všech drahách dráhového systému a z motorových zkoušek letiště Praha Ruzyně.
6. Konečný rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) navrhne oznamovatel v rozsahu limitní izofony striktně v souladu s citací § 31 odst. (2) zákona o ochraně veřejného zdraví. Na území limitní izofony vznikne vlastníkům chráněných nemovitostí v souladu se zákonem nárok na provedení protihlukových opatření; konečný návrh OHP předloží oznamovatel k vydání stanoviska oběma kompetentním orgánům ochrany veřejného zdraví (Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, Hygienická stanice hlavního města Prahy) před podáním žádosti o vyhlášení nového OHP Úřadu pro civilní letectví v rámci samostatného procesu vydání opatření obecné povahy. Pro návrh OHP je doporučeno následující:
 - součástí návrhu OHP bude zákres limitní izofony pro denní dobu a limitní izofony pro noční dobu,
 - ve vydání opatření obecné povahy se doporučuje respektovat zachování zákresu limitní izofony pro denní dobu a limitní izofony pro noční dobu jako pomůcku pro územně plánovací praxi,
 - OHP navrhnout tak, aby velikost plochy ohraničené limitní izofonou (nové OHP) nebyla větší než velikost plochy ohraničené hranicí stávajícího OHP,
 - v návrhu OHP budou navrženy podmínky jasně kontrolovatelné Úřadem pro civilní letectví.
7. Realizace protihlukových opatření pro splnění hygienických limitů uvnitř staveb u stávajících bytových domů, rodinných domů, staveb pro sociální účely a funkčně podobných staveb, stávajících staveb pro školní a předškolní výchovu a staveb pro zdravotní účely bude provedena na celém území ochranného hlukového pásma do zprovoznění paralelní dráhy 06R/24L.
8. V rámci realizace záměru bude vybudováno nové stání pro motorové zkoušky letadel, opatřené protihlukovým vybavením, které zajistí dodržení limitů hluku z motorových zkoušek letadel v okolí letiště Praha Ruzyně, a to včetně zkoušek s vyvedením na maximální režimy.
9. V rámci další přípravy záměru ve vztahu k minimalizaci rizik souvisejících s možností vizuálního přiblížení v souvislosti s bezpečnou identifikací RWY v okolním světelném prostředí zajistit používání přibližovací soustavy I. kategorie (ALS CAT I) ve všech případech snížené viditelnosti a zhoršených světelných podmínek namísto standardní jednoduché přibližovací soustavy (SALS); světelný obrazec ALS CAT I je dostatečně výjimečný a nezaměnitelný a umožňuje jednoznačnou identifikaci RWY.
10. Zohlednit požadavek na zajištění dostupnosti všech pozemků vně nového areálu letiště; obnovované i stávající zachované polní cesty dle možností doplnit o výsadbu vzrostlých listnatých stromů domácího původu.
11. Zohlednit požadavek na vybudování veřejně přístupné cesty po obvodu areálu letiště, případně v jiné vhodné poloze, která zajistí propojení města Hostivice z ulice Na Samotě na silnici Jeneč – Dobrovíz pro pěší a cyklisty; dále doplnit novou veřejně přístupnou cestu pro pěší a cyklisty, která propojí cestu z Hostivice do Ruzyně s areálem JIH nejlépe po obvodu areálu letiště; současně zachovat dostupnost všech částí lokality Padesátník; v rámci navrhovaných veřejně přístupných cest primárně respektovat zajištění požadavků vyplývajících z bezpečnosti provozu letiště.
12. Veškeré nově budované, respektive překládané komunikace důsledně vybavit chodníky a v místech potřeby realizovat i požadované zastávkové zálivy.

13. V rámci další projektové přípravy záměru koordinovat stavbu RWY 06R/24L s plánovanými dopravními stavbami: Silničním okruhem kolem Prahy - stavbou č. 518, železniční rychlodráhou Praha - Kladno s odbočkou na Ruzyň a prodloužením metra do předprostoru Terminálu sever II a přeložkami plynovodů DN 300 a DN 500 vyvolaných stavbou křižovatky MÚK Ruzyně.
14. Ve vazbě na nárůst výkonů letiště realizací záměru zpracovat dopravní studii, která bude projednána s dotčenými subjekty (zástupci příslušných městských částí a obcí) a která bude řešit dopravní obslužnost předmětného území, včetně návrhu kolejového napojení. Letiště Praha musí být propojeno s centrem města a blízkým okolím kapacitním hromadným dopravním prostředkem nebo kombinací těchto prostředků, jako je např. vlak, metro, tramvaj a podobně. Studie bude obsahovat časový harmonogram realizace této dopravy ve vztahu k rozvoji letiště umožněným realizací záměru. Po nalezení shody plán dopravní obslužnosti realizovat dle projednaného a odsouhlaseného časového harmonogramu tak, aby dopravní situace v dotčené lokalitě byla optimální pro všechny uvedené subjekty.
15. Pro navrhované stavby tunelů předložit příslušným správním úřadům podrobný hydrogeologický, inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum.
16. Jako součást následné projektové přípravy předložit projekt sadových úprav respektující bezpečnostní parametry pro provoz paralelní dráhy, který bude již v úvodní fázi konzultován s příslušným orgánem ochrany přírody; výsadbové velikosti stromů budou o obvodu kmene minimálně 12-14 cm ve výšce 1 m nad zemí. Společně s projektovou dokumentací sadových úprav doložit příslušnému orgánu ochrany přírody způsob zajištění povýsadbové péče o dřeviny na dobu nejméně 5 let.
17. V rámci další projektové přípravy vstoupit do jednání s Městskou částí Praha 6 za účelem stanovení ploch kompenzační výsadby v rozsahu kácených prvků dřevin rostoucích mimo les na pozemcích, určených Městskou částí Praha 6 i nad rámec kácené zeleně s cílem naplňování bodu 3.1.3. aktualizovaného Integrovaného krajského programu snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území hlavního města Prahy.
18. V rámci další projektové přípravy zahájit jednání s městem Hostivice o způsobu a realizaci pásu izolační zeleně severně od železniční tratě Praha – Kladno v rozsahu vymezeném platným územním plánem města jako kompenzační opatření za kácenou zeleň.
19. V rámci další projektové přípravy pokračovat v jednáních s Městskou částí Praha 6 a dalšími dotčenými městskými částmi a obcemi o případných kompenzačních opatření nad rámec platné legislativy v rámci programů zaměřených na prevenci a ochranu životního prostředí a na veřejně prospěšné účely a pomoc při rozvoji občanské společnosti a hledat další možnosti k pokrytí požadavků; cílem jednání bude konkretizovat rozsah těchto kompenzačních opatření souvisejících se zvýšenou ekologickou zátěží dotčené lokality.
20. Upřesnit harmonogram stavebních prací a využití nákladní dopravy pro jednotlivé fáze a etapy realizace záměru; upřesnit specifikaci využívaných nákladních automobilů a stanovit využití jednotlivých dopravních tras v závislosti na stavebním postupu a na základě těchto hodnot zjistit akustickou situaci v nejbližších oblastech: Oblast 1 – Na Padesátníku (oblast východně od staveniště) a oblast 2 – Hostivice (oblast jihozápadně od staveniště), které jsou nejbližší ke staveništi; k zásobování stavby využít komunikace výhradně mimo zastavěné území města Hostivice.
21. Podmínkou zahájení výstavby nových zpevněných ploch v rámci stavby Paralelní RWY 06R/24L musí být zahájení provozu rekonstruované ČOV + ČKV JIH při respektování všech podmínek, které vyplynuly ze závěrů zjišťovacího řízení z roku 2007 (č.j.: S-

MHMP-062663/2007/OOP/VI/EIA/325-2/Žá, z podmínek rozhodnutí o umístění této stavby z roku 2009 (č.j.: MCP6 043897/2009) a z povolení ke stavbě tohoto vodního díla z roku 2009 (č.j.: S-MHMP 782477/2009).

22. V rámci další projektové přípravy již řešit odkanalizování prahu THR 06 pouze do letištního kanalizačního systému (variantu odvádění srážkových vod do odvodňovacího systému silnice R6 dále nerealizovat).
23. Specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a případných ostatních látek závadných vodám ze všech předpokládaných aktivit v rámci stavby uvažovaného záměru; tyto ukládat pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadovém hospodářství.
24. Konkretizovat způsob čištění vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze staveniště.
25. Vypracovat podrobný záborový elaborát pro odnětí zemědělské půdy podle bonit a kultur.
26. Upřesnit jednotlivé druhy odpadů z výstavby, jejich množství a předpokládaný způsob využití respektive odstranění.
27. V dalších stupních projektové přípravy záměru technicky řešit možné ovlivnění studen S1 a S2 a realizovat opatření pro vyloučení, resp. minimalizaci tohoto vlivu.
28. Mimo nařízené náhradní výsadby řešit další opatření pro posílení ekologické stability krajiny (vč. tvorby nových vhodných biotopů) jako náhrady ekologické újmy s ohledem na ornitologické pásmo letiště a dodržení volného perimetru letiště z důvodu bezpečnosti.
29. V rámci přípravy záměru zrušit RWY 04/22 (část bude zrušena, část se stane pojezdovou dráhou).

II. Opatření pro fázi výstavby záměru

30. Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).
31. Před zahájením stavby provést místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby.
32. Dodavatel stavebních prací zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek, především v průběhu provádění zemních prací; zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti budou minimalizovány; vlastní zemní práce provádět po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném; v případě nepříznivých klimatických podmínek v období zemních prací bude prováděno skrápění příslušných stavebních ploch.
33. Maximální počet jízd staveništní dopravy stanovit na 14 nákladních automobilů za hodinu; stavební činnost z liniových zdrojů realizovat pouze v době od 7 do 21 hodin; v noční době od 22 do 6 hod stavební činnosti z liniových zdrojů nerealizovat; řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.
34. Před zahájením výstavby budou vypracovány a schváleny „Pokyny pro případ úniku látek závadných vodám pro období výstavby“; s obsahem pokynů budou prokazatelně seznámeni všichni pracovníci stavby; v případě havárie postupovat podle těchto pokynů v souladu s Havarijním plánem letiště Praha Ruzyně; tento materiál bude doložen stanovisky Povodí Vltavy s.p. (se zohledněním vyjádření vydaných Zemědělskou vodohospodářskou správou Kladno), České inspekce životního prostředí, Oblastního

inspektorátu Praha a předložen ke schválení příslušnému vodoprávnímu úřadu; v rámci aktualizace havarijních plánů zohlednit systém informování a varování.

35. Všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi, musí být v dokonalém technickém stavu; bude nezbytné kontrolovat je zejména z hlediska možných úkapů ropných látek.
36. Zařízení staveniště vybavit dostatečným množstvím chemických WC.
37. Zajistit důkladnou skrývku orniční vrstvy a podorničí a její uložení na mezideponii, nakládání se skrytou ornici důsledně realizovat podle pokynů příslušných úřadů ochrany zemědělského půdního fondu.
38. V rámci stavby bude veden o výkopové zemině a případné stavební suti deník, jehož součástí budou doklady vystavené akreditovanou laboratoří; pro nakládání se stavební suti budou rozhodující výsledky analýz stanovené vyhláškou Ministerstva životního prostředí č. 294/2005 Sb., (o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů); pro vytěžené zeminy potom výsledky analýz dle přílohy č. 9 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů; o způsobu využití výkopové zeminy případně stavební suti bude rozhodnuto až na základě provedených rozborů s odkazem na uvedenou legislativu včetně požadavků příslušných národních norem pro letecké stavby, a to i ve vztahu k využití výkopové zeminy umístěné ve vojenském areálu u Hájku.
39. Dodavatel stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství; o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich odstranění nebo využití bude vedena odpovídající evidence; součástí smlouvy s dodavatelem stavby bude požadavek vznikající odpady v etapě výstavby nejprve nabídnout k využití.
40. Smluvně zajistit odstranění nebo využití odpadů pouze se subjekty oprávněnými k této činnosti.
41. Skrývkové práce a přesuny zemin a další stavební práce ve vztahu k ochraně koroptve polní realizovat v souladu se zákonem o ochraně přírody a krajiny (např. nutnost získání výjimky ze zákazů uvedených § 50 zákona o ochraně přírody a krajiny od příslušného orgánu ochrany přírody); konkretizovat v dokumentaci pro územní řízení.
42. Minimalizovaný odůvodněný rozsah kácení dřevin realizovat výhradně v období vegetačního klidu, rozsah kácení stanovit na základě konkrétního zaměření těchto prvků dřevin a přímého jednání a šetření s příslušným orgánem ochrany přírody.
43. Po dobu výstavby záměru budou k zachování určené dřeviny po obvodu stavby účinně chráněny ve smyslu ČSN DIN 18 920 (Sadovnictví a krajinářství - Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech (83 9061)), a po dokončení stavby, před započítím prací nových sadovnických úprav budou odborně ošetřeny renomovanou zahradnickou firmou.
44. Důsledně zajistit rekultivaci všech pozemků, dotčených stavebními pracemi, z důvodu prevence šíření ruderních druhů rostlin a alergenních plevelů.
45. Ke kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich odstranění nebo využití.

III. Opatření pro fázi provozu záměru

46. Maximální možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni je stanoven následovně (pro celé letiště Praha – Ruzyně po uvedení záměru do provozu):

- počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin): 820
 - z toho počet pohybů v denní době (06:00 – 22:00): 780
 - počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00): 40
47. Počet pohybů v denní době od 06:00 do 22:00 (charakteristický letový den) je možno koordinovat maximálně na 780 pohybů (pro celé letiště Praha – Ruzyně po uvedení záměru do provozu).
48. Letiště Praha Ruzyně bude nadále provozováno jako plně koordinované, souhrnný počet plánovaných (koordinovaných) pohybů v době od 22:00 do 23:59 a v době od 5:30 do 5:59 bude pro jednu konkrétní noční dobu stanoven na max. 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání), rozložených do výše uvedených dvou částí noční doby (pro celé letiště Praha – Ruzyně po uvedení záměru do provozu).
49. V noční době od 24:00 do 05:29 bude úplně zastaven letecký provoz; poslední koordinace bude na 23:30; doba mezi 23:30 až 23:59 bude vyhrazena pouze pro zpožděné přílety nebo odlety (pro celé letiště Praha – Ruzyně po uvedení záměru do provozu).
50. Provozovatel letiště Praha Ruzyně bude nepravidelnosti, které by mohly ovlivnit reálný noční provoz (např. zpoždění letadel, rozdíl mezi blokovými a runwayovými časy apod.) minimalizovat v průběhu každého letového dne všemi prostředky, které má k dispozici.
51. V rámci denního provozu bude uplatňována následující preference drah pro vzlety a přistání:
- RWY 06L/24R bude v denní době primárně používána pro vzlety,
 - RWY 06R/24L bude v denní době používána pro přistání (s výjimkou uzavření RWY 06L/24R nebo v případech jiných nezbytných situací),
 - RWY 13/31 nebude v denní době za standardního provozu pro vzlety a přistání používána,
 - vzlety a přistání z a na RWY 13/31 v denní době pouze v případech:
 - kdy je RWY 06L/24R uzavřena pro vzlety a přistání,
 - kdy je RWY 06R/24L uzavřena pro vzlety a přistání,
 - pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu.
52. Pro omezení hluku z nočního provozu budou uplatňována následující opatření:
- RWY 13/31 a RWY 06R/24L budou uzavřeny pro noční provoz s výjimkou následujících případů:
 - vzlet nebo přistání z/na RWY 06R/24L bude možné pouze v případě, že RWY 06L/24R je uzavřena pro vzlety a přistání,
 - vzlet nebo přistání z/na RWY 13/31 bude možné pouze v případě, že obě RWY 06RLR/24LR jsou uzavřeny pro vzlety a přistání, nebo pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu.
 - do nočního provozu letiště Praha Ruzyně budou připouštěna pouze letadla o maximální vzletové hmotnosti do 100 t, vyhovující hlukové kategorii letiště Praha Ruzyně 1 a 2, respektive letadla o maximální vzletové hmotnosti nad 100 t vyhovující hlukové kategorii letiště Praha Ruzyně 1.
 - letecký provoz v noční době bude plánován tak, aby nedošlo k překročení zavedené hlukové kvóty.
53. Minimalizovat uzavírky stávající RWY 06L/24R pouze na nezbytný rozsah z důvodu údržby.
54. Ve vztahu k standardním příletovým a odletovým tratím:

- budou stanoveny optimální standardní příletové tratě (STAR) a standardní odletové tratě (SID) pro vrtulové a proudové dopravní letouny s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou, vybavené odpovídající navigační podporou,
 - všechny odlety budou prováděny po SID (standardních odletových tratích) až do průsečíku SID s hranicí vymezeného prostoru povinného dodržování SID,
 - dodržování předepsaných trajektorií letu bude kontrolováno a postupně budou zavedeny i sankční poplatky za úmyslné či neodůvodněné nedodržení stanovených trajektorií (STAR a SID).
55. Postupy pro vzlety a přistání budou realizovány následovně:
- způsob provedení vzletu bude upraven podle moderních poznatků o protihlukových postupech,
 - postupy pro přiblížení a přistání budou stanoveny tak, aby letadla mohla sestoupit pod stanovenou výšku nad zemí až po nalétnutí do osy dráhy pro přistání.
56. Na letišti bude zaveden systém CDM (Collaborative Decision Making), který umožní přesněji stanovit skutečný čas odletu a tím optimalizovat okamžik spuštění motorů a minimalizovat dobu chodu motorů na zemi.
57. Z hlediska pozemních operací letadel bude brzdění reverzací tahu v noční době zcela zakázáno s výjimkou případů, kdy je to nutné z bezpečnostních důvodů.
58. Provoz pomocných energetických jednotek letadel APU bude povolen pouze na dobu nezbytně nutnou pro připojení pozemního zdroje energie.
59. Systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži okolí, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o dodržování stanovených postupů ke snížení hluku letadel; bude rozdělen na samostatné závěry ve vztahu k limitům hluku pro denní a noční dobu.
60. Systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí bude využíván k důsledné kontrole dodržování optimálních standardních příletových tratí (STAR) a standardních odletových tratí (SID) pro vrtulové a proudové dopravní letouny.
61. Po zahájení provozu na RWY 06R/24L bude systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí využit pro kontrolu optimálního rozdělení provozu na paralelních drahách s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou.
62. Bude zajištěna trvalá nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí a výsledků měření v rámci udržování akreditace zkušební laboratoře subjektu, poskytujícího službu monitoringu provozovateli letiště Praha Ruzyně.
63. Součástí monitoringu složek životního prostředí souvisejících se zprovozněním paralelní RWY 06R/24L bude pravidelné periodické ověřování imisní situace zájmového území okolí letiště s využitím mobilní měřicí techniky se zahrnutím oxidu dusičitého, suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} a vybraných těkavých organických látek; rozsah a četnost monitoringu, výběr lokalit a délka periodického měření bude konzultována s příslušnými úřady ochrany ovzduší a úřady ochrany veřejného zdraví.
64. V rámci monitoringu složek životního prostředí pokračovat v monitoringu ovoce a plodin v okolí letiště v rozsahu dosud zpracovávaném VŠCHT Praha, Ústavem chemie a analýzy potravin.
65. V rámci provozního řádu údržby aktualizovat harmonogram čištění příjezdové komunikace od R7 k Terminálům 1 a 2 včetně všech parkovacích ploch, spojovací komunikace mezi Terminálem 3 a Terminály 1 a 2 a vnitřních areálových komunikací letiště Praha Ruzyně z důvodů omezování prašnosti.

IV. Opatření pro kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí

66. Na základě dohody s obcemi a městskými částmi hlavního města Prahy nově dotčených OHP nebo nově ležících v jeho bezprostřední blízkosti, rozšířit systém kompenzačních programů na projekty k ochraně životního prostředí a na rozvoj občanské společnosti i v těchto lokalitách.
67. Plnění opatření pro snížení hluku periodicky vyhodnocovat a zveřejňovat; tyto informace předávat vhodnou formou (např. výroční zprávy) příslušným dotčeným obcím, městským částem hlavního města Prahy, Krajské hygienické stanici Středočeského kraje a Hygienické stanici hlavního města Prahy.
68. Propagovat výchovu k ochraně životního prostředí s cílem snížení užívání automobilů a upřednostnění hromadné dopravy na letiště, na celém území letiště Praha Ruzyně upřednostňovat užívání alternativních zdrojů energie včetně ekologických pohonů vozidel užívaných na odbavovacích plochách.
69. Náhrady za vykácenou zeleň řešit dle požadavků orgánu ochrany přírody včetně přesného určení místa výsadby a druhového složení dřevin.
70. Realizovat náhradní biotopy např. sukcesním zmlazením ve vhodných lokalitách
71. Před realizací záměru realizovat v dohodě s městem Hostivice zemní val (maximální možné výšky) a pás izolační zeleně severně od železniční tratě Praha - Kladno; v této souvislosti využít skládku zemin cca 350 m severně od města Hostivice.

Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

Ing. Jaroslava HONOVÁ, v.r.

ředitelka odboru

posuzování vlivů na životní prostředí

a integrované prevence

(otisk kulatého razítka se státním znakem č. 11)

Příloha:

Podrobné vypořádání písemných vyjádření doručených k posudku a vyjádření z veřejného projednání záměru

Obdrží:

oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky, zpracovatel dokumentace, zpracovatel posudku