



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA-DOLNÍ CHABRY

Starostka městské části

Spořická 314, 184 00 Praha 8-Dolní Chabry

IČ:00231274

tel./fax:283851272, 283851277

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a IPPC
Vršovická 65
101 00 Praha 10

Vaše č./ ze dne

Naše č.

Vyřizuje:

Dne:

14.2.2008

Věc: Nesouhlasné vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy 4 zákona č. 100/01 Sb. Paralelní dráha RWY 06R/24L, letiště Praha – Ruzyně

Vyjadřuji zásadní nesouhlas s předloženou dokumentací a žádám její přepracování a doplnění. K tomu uvádím následující důvody:

1)

I v současnosti jsou občané naší městské části výrazně obtěžováni hlukem z leteckého provozu, zvláště v případech, kdy se letadla odchylí od stanoveného koridoru směrem na jih, tj. blíže k zastavěnému území. Přiblížením nové letové dráhy k Praze a zvýšením intenzity leteckého provozu se situace dle dokumentace ještě podstatně zhorší! Posouzení EIA je přitom zpracováno s výhledem pouze do r. 2012, tj. k termínu, kdy by nová dráha zřejmě byla teprve zprovozněna. Další zvyšování pohybů letadel, a to včetně přepravy nákladů, v souladu s kapacitami terminálů pro cestující a cargo v následujících letech běžného provozu není v dokumentaci nijak odraženo, i když se s ním s určitostí počítá. Požaduji proto, aby posouzení vlivů bylo provedeno nejméně k roku 2020, kdy se dle prognóz uvažuje s 275 000 pohyby letadel za rok vč. prověření dopadů přepravy souvisejícího počtu osob a objemu nákladu na silniční síť.

2)

Dokumentace neřeší synergické negativní vlivy jižní varianty „J“ severozápadního segmentu SOKP a paralelní dráhy RWY 06R/24L. Obě dopravní stavby se nacházejí prakticky v jedné ose a ve vzájemném působení zvyšují zejména negativní hlukové dopady na obyvatelstvo. Oprávněně se lze obávat doprovodné suburbanizace v podobě skladišť, logistických center, obslužných zařízení apod., které dále zhorší devastaci krajiny a zvýší významně intenzitu silničního provozu. Zdůrazňuji zde, že dotčené území má převážně rezidenční charakter s řadou chráněných přírodních území sloužících jako významná

rekreační zóna pro Pražany. Přímá devastace tělesem dálničního okruhu a bezprostředními vlivy provozu na něm by byly doprovázeny výrazným leteckým hlukem. Důsledkem by bylo naprosté znehodnocení příměstské krajiny z hlediska jejích základních funkcí.

3)

Ve vazbě na bod 3. žádám o důkladné vyhodnocení synergického působení leteckého provozu a provozu na trase „J“ SOKP z hlediska vlivu na zdravotní stav obyvatelstva.

4)

Vzhledem k charakteru území dojde v důsledku hlukového zatížení k výraznému snížení hodnoty u nemovitostí, jež slouží v naprosté většině k bydlení. Tvrzení v dokumentaci, že „...*cenový nárůst jednotek s charakterem průmyslové nebo obchodní zóny je jednoznačný, u jednotek s jiným charakterem minimálně nelze hovořit o poklesu.*“ je vrcholně demagogické a věcně neudržitelné. Jistě, u vhodně položených obchodně průmyslových objektů zřejmě k cenovému nárůstu dojde. Těch jsou však řádově spíše desítky, zatímco obytných nemovitostí, zahrádek, chat apod. tisíce ! U nich je výrazný pokles hodnoty v důsledku hluku ve srovnání s bezhlukovým pásmem zcela zřejmý. Žádám proto, aby byla finančně vyhodnocena ztráta hodnoty stávajících nemovitostí určených k bydlení vč. hodnoty rozvojových ploch pro bytovou výstavbu.

5)

Kapitolu Hodnocení vlivů na krajinný ráz považuji za naprosto nedostatečnou a matoucí. Jsem přesvědčena, že krajinný ráz není ovlivněn jen vlastní navrhovanou stavbou, ale i důsledky jejího provozu. Konstatování, že přírodní parky nejsou stavbou dotčeny, je krajně zúžena a má hrubě zavádějící charakter. Hluk leteckého provozu sice jistě krajinu nijak nepřetváří, velmi výrazným negativním způsobem však narušuje až eliminuje její funkci zejména u přírodních parků. (Nesmírně paradoxně tak působí v tomto kontextu vyhlášky o zřízení přírodních parků, v nichž se zpravidla zakazuje hlučet, křičet, provozovat rádia, magnetofony apod. Letadla by nevadila, byť pravda, vyhlášky o nich nehovoří?) Žádám proto, aby dokumentace byla doplněna o vliv na chráněná přírodní území, jejich charakter a funkce, též z hlediska leteckého provozu. K tomu dodávám, že na pravém břehu Vltavy se jedná o přírodní parky Zámky, Čimické údolí, Bohnické údolí, Drahaň – Troja a přírodní rezervaci Podhoří.

6)

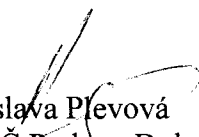
Problematika nočních letů je v dokumentaci pojednána rozporně a neúplně. Letiště Praha uvažuje ve svých prognózách dokonce s jejich dalším nárůstem! Dokumentace sice navrhuje snížení nočního provozu. To se však jeví jako pouhý alibismus odvádějící pozornost od skutečně očekávaného nočního hluku a zkoumání jeho důsledků. Je známo, že opakované noční buzení v důsledku jednorázového intenzivního hluku má velice neblahý vliv na psychiku lidí a působí vážné zdravotní problémy.

7)

Z podstaty celého záměru vybudování nové letecké dráhy je zcela zřejmé, že jde čistě o komerční záležitost ve prospěch budoucího, zatím přesně nedefinovaného soukromého vlastníka letiště Ruzyně, u níž se nelze dobrat faktického veřejného zájmu. Údajná podpora turistickému ruchu nepůsobí jako hlavní argument pro zvyšování kapacity letiště příliš věrohodně. Počet návštěvníků Prahy již dnes naráží na jisté fyzické hranice a jeho další významné navýšení se nezdá reálné a zjevně by již narušovalo urbanistickou a historickou hodnotu města. Je nutné se obávat, a o tom dokumentace nehovoří, velkého nárůstu transferových cestujících a leteckého nákladu. Přeměna Prahy v letecké překladiště a přestupní stanici pro oblast střední Evropy umožňující soukromé firmě obrovské zisky za cenu nevratné devastace životního prostředí severních a severozápadních oblastí Prahy ve

veřejném zájmu jistě být nemůže. Žádám proto, aby byl zpracován variantní návrh případného omezeného rozvoje letiště Ruzyně bez nutnosti výstavby nové letecké dráhy s cílem přeměny stávajícího letiště na „letiště městského typu“ dle evropských směrnic.




Jaroslava Plevová
Starostka MČ Praha – Dolní Chabry