



MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

410

Ministerstvo životního prostředí  
odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC  
Vršovická 65  
100 10 Praha 10

31.01.2008

7315

V Praze dne 20. ledna 2008

Věc: Vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí „Paralelní RWY 06R / 24L  
Letiště Praha Ruzyně

Na základě seznámení se s údaji v předložené dokumentaci Vám sděluji své zásadní nesouhlasné stanovisko k záměru i způsobu zpracování výše uvedené dokumentace a zde uveřejněným závěrům, zejména pak:

1. Výše uvedená dokumentace vychází z určitého předpokladu o nárůstu frekvence leteckého provozu v daném časovém horizontu. Zcela však postrádá vyhodnocení možné situace v delším časovém období, kdy se dá předpokládat, že rozvoj letecké dopravy nebude stagnovat. Investice takového rozsahu a s tak velkým dopadem na životní prostředí obyvatel by měla být zvažována minimálně na 50 let dopředu. I tak je to časový horizont, který překoná již i řada současných obyvatel dotčených oblastí. **Toto požadují doplnit.**
2. Výše uvedená dokumentace vychází z určitého předpokladu o nárůstu frekvence leteckého. Navržené technické řešení celého letiště včetně ponechaných stávajících drah však umožňuje podstatně vyšší zatížení nejen v delším časovém horizontu, ale i v uvedené době či dokonce dříve (viz pro mnohé neočekávaný nárůst letecké dopravy v současnosti). **Dokumentaci proto požadují doplnit o vyhodnocení dopadu na životní prostředí při zcela maximálním technicky možném vytižení letiště s nově navrženou přistávací dráhou.**
3. Dokumentace zcela pomíjí možnost nižšího nárůstu zatížení letiště při ponechání stávajících drah a řešení případného nárůstu nároků na leteckou dopravu zcela jiným způsobem (zásadní omezení nákladní dopravy, omezení tranzitní letecké dopravy, využití zcela jiných lokalit). V dokumentaci zcela chybí vyhodnocení možného využití stávajících přistávacích drah se stanovením maximálních limitů pro leteckou dopravu z hlediska přijatelného zatížení životního prostředí, které by zákonným způsobem limitovaly využití stávajících kapacit letiště. Pomíjí možnost jistého omezeného nárůstu přepravy osob za současného omezení nákladní dopavy. **Toto požadují doplnit, resp. zásadně přepracovat.**
4. V dokumentaci není zohledněn hluk způsobený např. zimní údržbou přistávacích ploch. V případě přiblížení letiště k městu by bylo toto dalším faktorem zhoršujícím životní prostředí. **Proto požadují doplnit.**
5. Navržené ochranné pásmo letiště, které zahrnuje m. j. podstatnou část Nebušic, není specifikováno, co se týče omezení pro stávající obyvatele. V případě, že by se omezení vztahovala např. na stavební úpravy domů, přístavby či přestavby, mohlo by dojít k omezení rozvoje a také k omezování při snaze zlepšit stávající životní podmínky obyvatel. Toto by přineslo újmu nejen z hlediska poklesu hodnoty nemovitostí, ale v souvislosti s možným omezením investic také druhotně zhoršení životního prostředí v dotčené lokalitě. **Zhodnocení dopadu nového ochranného pásma v Nebušicích je v dokumentaci pomínuto, požadují proto doplnění v tomto smyslu.**
6. Realizace nové dráhy, zvýšení kapacity letiště na uvedenou maximální hodnotu a případně také vyšší (v dokumentaci není uvedeno žádné maximální omezení ani způsob, jakým by bylo možno je závazně a vymahatelně stanovit) by byla možná i v případě nerealizace pražského expresního okruhu v severní části Prahy. Tím by mohlo dojít k nárůstu lokální automobilové dopravy po vedlejších komunikacích (např. MK přes Nebušice), která by přinesla další hlukovou zátěž. Nelze proto počítat s nárůstem hluku z letištní dopravy a


současně omezením dopravy automobilové. **Požaduji přepracování dokumentace v tomto smyslu, aby zahrnovala také krajně nepříznivou variantu z hlediska hlukové zátěže pro Nebušice, kdy by při vybudování nové přistávací dráhy a jejím plným možném provozu zůstaly v činnosti také další zdroje hluku (vč. jejich pravděpodobného navýšení.**

7. Výše uvedená dokumentace předpokládá paralelní užívání různých drah. V případě realizace navržené nové dráhy však nelze předpokládat, že by bylo možné nějakým způsobem zákonně a kontrolovatelně stanovit poměr využívání jednotlivých drah. Z hlediska posouzení dopadu na životní prostředí v Nebušicích je však klíčová možnost, že za určitých povětrnostních podmínek, z důvodů technické údržby, větší a dlouhodobější provozní havárie či prostě z důvodů nejlepší vybavenosti nově navrhované dráhy a tedy efektivity provozu, může dojít k přednostnímu či dokonce dočasné výlučnému využívání nově navrhované dráhy, tedy dráhy nejbližší městu. Vyhodnocení takovéto varianty (plný technicky možný provoz na nově navrhované dráze) v dokumentaci chybí. **Požaduji proto dopracování dokumentace pro takovouto variantu.**
8. Již nyní je životní prostředí v Nebušicích hlukem způsobeným leteckým provozem značně poškozeno. I hluk, který fyzikálně měřeno nepřekračuje normové hodnoty, ovlivňuje negativně životní prostředí. Přitom sídla s tradičně obytnou a smíšenou zástavbou mají umožňovat harmonický život obyvatel, umožňovat nejen fyzické přežití, ale také duševní práci a v neposlední řadě i odpočinek. Přestože je letecká doprava vlivem nárůstu v poslední době v Nebušicích výrazně negativním faktorem, bylo by její přiblížení k obydlím, resp. takřka nad ně zcela neúnosným zásahem do života zdejších obyvatel. Životní prostředí je třeba novými opatřeními chránit, ne je zásadně zhoršovat. **V tomto smyslu je dokumentace zcela nedostatečná, vadná. Proto požaduji její zásadní přepracování a objektivní zhodnocení míry zhoršení životního prostředí v případě, že by byla realizována nově navržená dráha.**
9. Je třeba konstatovat, že stávající letecký provoz považují již dnes za obtěžující. Zajisté i řada dalších obyvatel Nebušic či jiných dotčených oblastí. V tomto smyslu je třeba provést také průzkumy mezi potenciálně dotčenými obyvateli. **Požaduji doplnění dokumentace o tyto skutečnosti.**
10. Součástí životního prostředí lidí nejsou pouze fyzikálně měřitelné hodnoty hluku, čistoty ovzduší, vod a pod., ale je jím také celková pohoda v dané lokalitě, atmosféra vytvářená dlouhodobým a postupným rozvojem a obecné povědomí o charakteru lokality.
11. Při posuzování vlivu na životní prostředí postrádám podrobné vyhodnocení dopadu na rekreační funkci lokality Šárka, která tvoří velice důležité přírodní zázemí pro rekreaci nejen pro občany Nebušic a protilehlého Veleslavína či Liboce, ale pro lidi z celé Prahy 6. V tomto případě se jedná o velice široký záběr postižených osob a tedy zásadní zásah do životního prostředí. Zhoršení kvality prostředí a celkové pohody se dotkne celé rekreační lokality, m. j. i velice vyhledávaných prostor na skalách s výhledy na široké okolí (zde bude přiblížení dráhy velice markantní) i třeba okolní volné louky v západní části údolí. Zde by měl být deklarován jednoznačný negativní vliv navrhované dráhy. **To shledávám jako zásadní vadu dokumentace, kterou je třeba odstranit.**

Kromě těchto konkrétních výhrad a požadavků na přepracování či doplnění uplatňuji také námitku ohledně koncepčního postupu při formulaci zadání a celkového způsobu zpracování dokumentace. Způsobem, jaký byl zvolen, by bylo možno obhajovat dnes znovu např. výstavbu severo-jihní magistrály přes Václavské náměstí, pokud by byl pouze stanoven určitý předpoklad automobilové dopravy a zvažovány varianty typu *a) severo-jihní magistrála přes Václavské náměstí, jak je dnes* anebo *b) stejný provoz po původních pražských ulicích včetně tranzitní dopravy.* Jistě by z hlediska dopadu vyšla příznivěji magistrála, ač je dnes evidentní, že v důsledku jejího vybudování došlo k razantnímu zhoršení životního prostředí ve velké části města, ke škodám kulturním, historickým a dalším. Dnes je jasné, že řešením je v takovém případě pouze vybudování okruhu a

omezení tranzitní dopravy přes historické městské centrum. Přesto zakládá předložená dokumentace vážné obavy, že dochází k principiálně stejně vadnému způsobu rozhodování. Celkové vyznění dokumentace odpovídá spíše snaze o zdůvodnění záměru a hledání argumentace pro realizaci záměru, než snaze o odpovědné hledání skutečnosti a odborné a nezávislé prověření možných řešení. Domnívám se, že uplatněný přístup je na hranici zákona (ne-li za ní) a popírá hlavní smysl celého procesu EIA ve smyslu platných předpisů. Z tohoto důvodu mám zásadní výhrady vůči způsobu zpracování dokumentace. **Požaduji proto celkové přehodnocení přístupu v zájmu objektivního zhodnocení všech možných variant a eventualit. Z ohledem na velikost vynaložené investice, její dlouhodobost, množství obyvatel dotčených uvažovanými změnami a mírou plánovaného zásahu do jejich života je třeba zpracovat dokumentaci řádně, m. j. s ohledem na výše uvedené argumenty.**

S pozdravem



Ing. arch. Hanuš Härtel

