



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

MIZPP00H1VFZ

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Doblo dne: 29. 01. 2008
čas příjmu: 2^w

Číslo jednací: 6695/ENV/07

V Praze, 25. ledna 2008

Věc : připomínky ke zveřejněné dokumentaci o hodnocení vlivu dráhy RWY 06R/24L na životní prostředí (EIA), Letiště Praha, s.p.

Vážení,

provedli jsme důkladné vyhodnocení zveřejněné dokumentace o hodnocení vlivu dráhy RWY 06R/24L na životní prostředí (EIA), Letiště Praha, s.p. Jsme ale nuceni konstatovat, že :

dokumentace v žádném případě neobsahuje úplné posouzení :

- 1) Příkladem je neúplné posouzení vlivu na lidský organismus. Obsahem této dokumentace je např. posouzení vlivu na veřejné zdraví v oblasti vlivu hluku, vybraných škodlivin atd. V žádném případě není komplexně posouzen vliv letecké dopravy na psychické zdraví obyvatelstva a to i v kontextu se zvyšováním hlukové zátěže a zátěže z dopravy obecně. Současně je nutné vypracovat i studii na vliv zátěže na chování veškerých živočichů a to v kontextu snahy o zachování minimálně současného stavu. V dokumentaci lze souhlasit v této oblasti pouze s jedním závěrem (str. 145). Je konstatováno negativní působení hluku na děti, staré a nemocné osoby. U tohoto konstatování ale autor končí, to je ale nedostatečné. Není uveden rozbor této části.
- 2) Obsahem rovněž není studie o vlivu letecké dopravy na vznik poruch u skalních masivů svahů a staveb. Například v oblasti řeky Vltavy lze předpokládat narušení životního prostředí. Navíc jsou zde chráněné přírodní památky. Zpracovatel vymezil nesprávně dotčené území do hlukových zón. Vzhledem k šíření zvukových vln se domníváme, že se jedná o naprosto nesprávné, zjednodušené vymezení, které naprosto nebere v potaz vliv terénu na šíření zvukových vln a možné odrazy zvukových vln právě v terénních souvislostech. Údolí Vltavy je toho právě příkladem. Podle našeho názoru je nutné zde omezit leteckou přepravu. Posouzení na str. 201 až 204 lze označit za nedostatečné.
- 3) Obsahem nejsou studie posouzení vlivu na jednotlivé přírodní památky, chráněná území atd. v oblasti hl. m. Prahy a jeho okolí. Posouzení je rovněž nedostatečné, neobsahuje konkrétní údaje, vlastní posouzení a vyhodnocení. Je uveden pouze vliv na lokality co nejbližší, mnohdy pouze na staveniště !!!!
- 4) Při posouzení nebylo využito zahraničních studií, které již dnes, u letišť, která navýšila intenzitu dopravy, jistě existují. Chybně je tedy v celé studii přístupováno k využívání spekulativních údajů, které mají být dosaženy v budoucím období. Je jisté, že údaje o vlivu letecké přepravy v jiných oblastech rovněž přesné údaje nepřinesou, ale tyto údaje budou jistě přesnější než prosté úvahy zpracovatelů, kteří s podobným posouzením nemohou mít dostatečné zkušenosti a to, i když se jistě jedná o odborníky, z prostého důvodu – jedná se o první rozšíření letiště v ČR, které je takto posuzováno. Příkladem může být právě vliv hluku z provozu letecké dopravy na lidskou psychiku, nárůst zátěže, snížení možností pracovního vyčerpání, zvýšení možností lidského selhání, sebevražedných pokusů atd. Tyto studie ale již jistě existují a veřejnost by s tímto měla být seznámena.
- 5) Jsou použity již neaktuální údaje z odborné literatury, která je již dnes zastaralá. Tato literatura již dnes nemůže poskytovat odpovídající, aktuální údaje (např. stáří 10- 20 let a více). Navíc, jako zásadní nedostatek pokládáme absenci přesných odkazů na konkrétní prameny (s uvedením stránky a konkretizací). Bohužel zpracovatel nepostupoval tak aby dokumentaci bylo možné označit za odborné dílo u kterého je možný přezkum. Doporučujeme dokumentaci v tomto směru přepracovat a doplnit.
- 6) I při velkém respektu ke zpracovatelům a jejich odborné erudici nemůžeme pokládat posouzení za posouzení nezávislými odborníky za účasti veřejnosti. Toto konstatování je dáno obecně, tj. vždy závislým postavením zhotovitele (vlastní zpracovatelé) a objednavatele (Letiště Praha, s.p.). Musím konstatovat, že se domníváme, že při stanovování zpracovatelů, by bylo vhodnější postupovat postupem pro ustanovení např. soudních znalců ve smyslu zákona č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících a ve smyslu občanského soudního řádu. Tedy postupem, kdy budoucí stavebník by složil kauci na zpracování MŽP, které by určilo zpracovatele. K těmto zpracovatelům by se vyjádřili účastníci, občanská sdružení atd. Následně, po nalezení konsensu, by došlo k vypracování dokumentace. Podle stávající právní úpravy oblastí posuzování EIA toto není možné, ale stavebník může tento postup provádět přiměřeně (složit finanční prostředky na úhradu posouzení do úschovy u notáře a vyzvat účastníky k podání návrhů k zpracovatelům.) Zde by již mohla být např. vyřešena připomínka na zařazení odborníků ze zahraničí a využití cizích zkušeností.
- 7) Návrh realizace nové dráhy je v této lokalitě chybný. Podle našeho názoru bude letiště v období dokončení již vyžadovat další navýšení kapacity. Z tohoto důvodu je nutné, namísto realizace nové dráhy, realizovat koncepci, která umožní další rozvoj do budoucího období. Nikoliv variantu, která pouze „dohání kapacitu“ namísto varianty, která by již ji předpokládala a umožnila další rozvoj letiště.

Navíc naprosto nesmyslně zatěžuje životní prostředí. To je i problém automobilové dopravy v ČR – řešíme pouze současnou krizovou situaci, nikoliv budoucí období. Již dnes by měla být vypracována studie provozu letecké dopravy pro léta 2020 – 2030. Bylo by možné projednávání, realizace opatření na ochranu životního prostředí, provedení náhrady občanům (v odpovídající výši), regulace výstavby v oblasti, dopravní návaznost na městské aglomerace a nikoliv překotná realizace, která přinese poškození zájmů moha odlišných subjektů od vlastního subjektu Letiště Praha, s.p. Navíc v období, kdy se zahajuje privatizace Letiště Praha, s.p. tento záměr budí rozpaky a snad i možnou úvahu o snaze navýšení ceny předmětu privatizace na úkor zájmů třetích osob. Část posouzení „B.1.5. Zdůvodnění potřeby záměru“ je tohoto tvrzení dokladem. Nemůžeme tedy souhlasit s realizací něčeho co neznámá řešení problému letecké přepravy v období desítek let. Nelze přece předpokládat, že za 4 roky dojde k dalšímu „tlaku“ na realizaci dalších provizorií opětovně zatěžujících nepřiměřeně životní prostředí. Zpracovatel navíc opakovaně (např. str. 145) zdůrazňuje skutečnost, že nerealizací nové dráhy dojde k navýšení zátěže dalším, zvýšeným provozem. **To je právě argument pro stanovení limitu letecké dopravy MŽP.** Nikoliv pro povolování paralelní dráhy RWY 06/24L. Je to argument pro hledání řešení nikoliv na 4 roky, ale pro hledání řešení pro budoucí generaci.

Zpracovatelé obhajují realizaci záměru Letiště Praha, s.p. vázaností Letiště Praha, s.p. usnesením vlády č. 145/2001 (viz.str. 21), tj. **povinností realizovat paralelní dráhu.** Letiště Praha, s.p. a potažmo Ministerstvo dopravy je současně, pokud cítí nevhodnost tohoto záměru, povinen iniciovat změnu usnesení vlády. Vedoucí pracovníci tedy mají veškerou odpovědnost, nelze se zaštiťovat usnesením, které bylo navíc vydáno na základě návrhů již zmíněných subjektů jako je Letiště Praha, s.p. a Ministerstvo dopravy.

- 8) **Posouzení vlivu vlastní výstavby na životní prostředí je naprosto nedostatečné.** Při výstavbě dojde k manipulaci s obrovským množstvím materiálů, nejsou řešena opatření na minimalizaci vlivu (rozdělení do etap, opatření eliminující vlivy na životní prostředí, dohody s obcemi, vliv automobilové dopravy při manipulaci mimo staveniště atd.). Nejsou řešeny lokality, kde dojde k získání 143.400 m³ zeminy a vliv na životní prostředí na zde vyvolaný úbytek zeminy. Posouzení je naprosto nedostatečné, nekomplexní.
- 9) **Posouzení nelze provádět bez konečného a závazného stanoviska o uložení zeminy a odpadů.** Toto není investorem v žádném případě doloženo a musí, podle našeho názoru, být předmětem posouzení. Nelze se spokojit s tím : že bude investorovi pouze uloženo její uložení. Tato skutečnost má vliv na životní prostředí a je bezpodmínečně nutné vše dořešit a uskutečnit komplexní posouzení celého vlivu výstavby na životní prostředí (Kamýcká, Rybářka atd.)
- 10) **Je uveden zásadně nesprávný závěr, že vybudováním „Pražského okruhu“ dojde ke snížení hlukové zátěže pro Suchdol (str. 145).** Zpracovatel se zřejmě naprosto nedostatečně seznámil s realizací silniční sítě v této oblasti a reakci zastupitelů a občanů této části. Rovněž obyvatelé přilehlých domů zásadně odmítají Pražský okruh a především navazující komunikace (Kamýcká, přivaděč Rybářka atd.). Již dnes nelze provoz na Kamýcké a Jugoslávských partyzánů nazvat za přijatelný. Pokládáme za těžko pochopitelné, že vedení Prahy 6 podporuje přivaděč na zmíněný Pražský okruh tímto směrem. Pokládáme za zásadní realizovat dořešení celé situace a odstínění přivaděče od obytných částí od křižovatky Kamýcká x Roztocká.
- 11) **Je nutné současně se podívat nad konstatováním zpracovatelů o neexistenci zákonného předpisu na kompenzaci (str. 147).** Tímto předpisem je zákon č. 40/1964 Sb., Občanský zákoník, v platném znění, a jeho části, které se týkají náhrady škody. Pokud by požádal zpracovatel odpovídající soudní znalce, jistě by odpověď našel. Většinu škod lze vyčíslit. Počínaje škod na životním prostředí, konče škodami na lidském zdraví a majetku. Rád jim při vyhledání nezávislých znalců pomohu. Lze se ale důvodně obávat, že pouhé náhrady škody na snížení tržní hodnoty dotčených nemovitostí by několikrát převýšily cenu investice. Zde je právě nutné hledat podstatu, zda realizovat či nikoliv a zda není správným řešením realizovat výstavbu v lokalitě, kde to bude méně finančně nákladné – a to z důvodu, že **škody musím uhradit.** Tedy přestat vše řešit způsobem, že nemusím uhradit škody na životním prostředí, na lidském zdraví a na majetku.
- 12) **Je nedostatečně provedeno posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu č. EVL CZ0113001 Obora Hvězda.** Zde nedošlo ke konkrétnímu posouzení. Důvodně se dá předpokládat, že dojde k ohrožení ptáčích populace, ohrožení zahnízdění.
- 13) **Je nedostatečně provedeno posouzení fauny a flóry v lokalitě (str.117).** Není uvedeno jakým způsobem došlo k posuzování, nejsou posuzovány lokality vzdálenější od staveniště. Nedocházelo ke sledování v delším časovém intervalu. Výskyt sysla obecného byl rovněž posuzován pouze jednou návštěvou.

S pozdravem

Ing.Bc.Pavel Divíšek,M.B.A.

