

WIZPP00H1EGS

Ing. Michael Bloch

MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

710

Ministerstvo životního prostředí

Došlo dne/ čas přijetí: 31-01-2008

2

K rukám ing. J. Honové  
Ředitelce odboru posuzování vlivu  
na životní prostředí a IPPC

Číslo jednací: 7643/ENV/01

Vršovická 65  
101 00 Praha 10

Praha, 28. 01. 2008

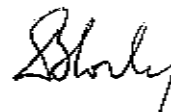
Věc: Vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy 4 zákona  
č. 100/01 Sb. Paralelní RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně (dále jen dokumentace)

Vyjadřuji se k výše uvedené dokumentaci vlivů výstavby a provozu nové přistávací  
dráhy na letišti Ruzyně takto:

1. Vzhledem k mému nezadatelnému právu na ochranu zdraví před škodlivými účinky, zejména provozu nové přistávací dráhy, žádám o posouzení vlivů provozu na životní prostředí a zdraví obyvatel při stavu provozu k roku 2020. Navržená ochranná hluková hygienická pásma jsou na parametry provozu roku 2020 a považuji za zcela zásadní, aby minimálně k tomuto roku byl posouzen i vliv na životní prostředí v celé oblasti zasažené výstavbou dráhy. Dokumentace neposuzuje provoz ve smyslu zákona 100/2001 Sb., ale pouze stav při uvedení dráhy do provozu a na tomto základě nelze kvalifikovaně posoudit vliv na zdraví obyvatel u tohoto prokazatelně dlouhodobého záměru.
2. Již v současné době se cítím hrubě obtěžován hlukem z provozu letiště. Garance letiště Praha, s.p., resp. jeho ředitele, neobsahuje žádný závazek, že provoz letiště nebude rozšířen nad stav uvedený v dokumentaci a že negativní vlivy provozu se nebudou postupně zvyšovat. Požaduji stanovit dlouhodobě nepřekročitelné hlukové limity, nenarušující zdraví, pro provoz drah a to zejména v nočních hodinách.
3. Noční hluk by měl být posuzován maximální hodnotou, ne průměrnou. Kolísání hluku je pro režim spánku významně škodlivější než hluk rovnoměrný, a tedy i zdravotní rizika jsou významně vyšší, což průměrování lživě překrývá.
4. Z dokumentace jasně vyplývá, že oznamovatel, i při provozu v roce 2012, předpokládá překročení zákonem stanovených limitů pro ochranu veřejné zdraví, provoz letiště negativně ovlivní i hodnotu nemovitostí. Také významně zvyšuje finanční náročnost údržby a dodatečných úprav a přístaveb. Zadavatel ani zpracovatel neřeší kompenzace za tento hrubý zásah do základních lidských práv.
5. Dokumentace zcela pomíjí nebezpečí katastrof, jejichž pravděpodobnost silně roste s rostoucí komplikovaností provozu, stejně jako s rostoucím počtem pohybů.

6. Chybí časová provázanost výstavby nové dráhy s kapacitní dopravou na letišti (železnice, metro). Bez ní se více zatíží již tak hustý provoz na ulici Evropská, protože avizované řešení (str. 223) zvýšit kapacitu autobusů do stanice Zličín vede ke stanici metra, které je mnohem dále od centra než stanice Dejvická, kam ale většina návštěvníků směřuje.
7. Nesouhlasím s tím, že motorové zkoušky byly vynechány z posouzení EIA – odůvodnění, že nejsou součástí leteckého provozu a nevztahují se na něj limity pro letecký hluk a že bude posuzováno jako stacionární zdroj (s limity odpovídajícími stacionárnímu zdroji hluku podle Nařízení vlády č. 148/2006 Sb.) v samostatném procesu EIA, nepovažuji za přijatelné. Nikde není dáno, že součástí hlukové studie, natož pak posouzení všech vlivů na životní prostředí a zdraví, musí být jen letecký zvuk. Naopak zákon požaduje posouzení všech vlivů a jejich vzájemné působení a souvislosti (synergie). Požaduji, aby i motorové zkoušky odpovídající budoucímu uvažovanému provozu letišti byly zahrnuty do posouzení vlivů na životní prostředí záměru výstavby paralelní RWY.

Z výše uvedeného vyplývá, že dokumentace neposkytuje objektivní informace o rozsahu vlivu na životní prostředí a zdraví, je zpracování v rozporu se zákonem č. 100/2001 Sb. a z toho důvodu požaduji její vrácení předkladateli k přepracování.



Ing. Michael Bloch