



MIZPP00H0WF5

MIZPP00H0WF5
ZIVOTNI PROSTREDIMIZPP00H0WF5
05.11.2008

4-02-2008

MIZPP00H0WF5
05.11.2008

Věc: Číslo jednací

P504 JENSL OP

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

Praha, 25. ledna 2008

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)

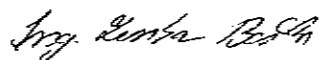
Vyjadřuji se k výše uvedené dokumentaci vlivů výstavby a provozu nové přistávací dráhy na letišti v Ruzyni takto:

1. Nesouhlasím s návrhem na rozšíření ochranného hlukového pásma (OHP) navrženého na letecký provoz nad stávající osídlenou zástavbou. Rozšíření reálně znamená znemožnění stávajícímu obyvatelstvu bránit se před bezohledným provozem letiště. Letiště, jakožto čistě podnikatelskému subjektu naopak umožňuje svévolné ohrožování zdraví a práv postižených obyvatel v rámci svého podnikání.
2. Nesouhlasím s nereálným a čistě účelovým vypracováním hlukových map pro posouzení, do nichž nejsou vůbec započítány odletové tratě. Hlukové mapy ve tvaru úzkého pásu podél osy dráhy nemají nic společného s dosavadní realitou, kdy běžný odletový koridor znamená výseč pod úhlem až 30 stupňů na každou stranu od osy dráhy. Důvod k takovému provedení map je zřejmý: Nevyhovující pásmo se v mapách vyhýbá dotčeným obcím po jejich okraji. Realita je ovšem taková, že v těchto obcích létají letadla obyvatelstvu přímo nad hlavou a úroveň hluku je stejná, jako kdyby obec ležela v ose dráhy (tudíž naprosto nevyhovující). Nesouhlasím s postupem, kdy odletové dráhy mají být vypracovány až po provedení záměru, nikoliv jako součást této dokumentace. Na obyvatele a životní prostředí má významný vliv nejenom dráha jako taková ale i návrh tratí a jejich dodržování.
3. Od 13. 6. 2002 vstoupily v platnost odletové tratě, jejichž cílem bylo omezit hluk nad osídleným územím. Tyto tratě nejsou nijak dodržovány a letecký provoz plošně obtěžuje celé území. Dokazují to nejen zkušenosti, ale i naměřené tracklogy, které jsou sice pro běžného občana obtížně dostupné, věřím však, že MŽP je má k dispozici. Je z nich jasné, že zde není sebemenší snaha o dodržování těchto tratí ani po pěti letech. Tento fakt potvrzuje i hodnocení stávajícího stavu firmou Techson. Vyjádření ředitele ČSL, že s novou dráhou začnou letadla používat odletové tratě proto nepovažuji za věrohodnou informaci. Proč by se najednou měla začít dodržovat pravidla, která se měla dodržovat už dávno? Nesouhlasím proto s tvrzením, že odletové tratě se začnou dodržovat až po výstavbě nové dráhy. Nevysvětluje to, proč se nemohou dodržovat dříve a už vůbec ne proč se nedodržují dnes.
4. Nesouhlasím s postupem, kdy jsou do seznamu obtěžovaných obcí zaneseny všechny obce v okolí letiště s nekonkrétním tvrzením, že se jejich počet bude časem snižovat. Toto tvrzení není žádnou konkrétní zárukou a nemá žádnou váhu.
5. Rozhodně nesouhlasím s manipulací s čísly, jejíž výsledkem je tvrzení, že počet postižených obyvatel se provedením záměru nezmění. Tohoto zavádějícího výsledku bylo docíleno pouze tak, že se v dokumentaci plánovaná kapacita nové dráhy (jinými slovy podnikatelský záměr soukromého subjektu) převedla na dráhu 13/31. Tím se ale nový záměr porovnává s variantou, při které by docházelo k trvalému porušování stávajících norem a předpisů na provoz této dráhy a to jak v denní tak dokonce i v noční době. Je tak činěno pouze z důvodů zastrašení obyvatel, navození dojmu, že nová dráha je prospěšná i někomu jinému než letišti a hlavně zastření skutečnosti, že nový záměr počet postižených obyvatel výrazně zvýší. Důkazem je i skutečnost, že ochranné hlukové pásmo v hustě osídleném jihovýchodním směru dráhy 13/31 není v dokumentaci nijak redukováno. Naopak je díky nové dráze v jiných směrech rozšířeno o mnohá další, dnes již zastavěná a hustě osídlená území s velkým počtem obyvatel.
6. Již v současné době se cítím hrubě obtěžována hlukem z provozu letiště. Obsah dokumentace není žádnou závaznou garancí, že v budoucnu nebude její rozsah překračován. Požaduji stanovit dlouhodobě nepřekročitelné hlukové limity a postupy pro provoz drah a tratí a to nejen v nočních hodinách. Letiště by mělo být plně zodpovědné za dodržování pravidel pod hrozbou sankcí. Situace, kdy si odpovědnost za hluk mezi sebou předávají Letiště a Řízení letového provozu a

nakonec je problém obratně svalen na z pohledu občana anonymní leteckou společnost, je neúnosná. Obyvatelstvo se reálně nemá kam obrátit a dosavadními zkušenostmi nabylo obecného dojmu, že stížnosti jsou zbytečné. Dokumentace této skutečnosti obratně využívá k tvrzení, že obyvatelé trvale zasažených oblastí si až na výjimky nestěžují.

7. Hluk by měl být posuzován i maximální hodnotou, nejen průměrem. Průměr skrývá nadlimitní a nesnesitelné obtěžování hlukem, které je běžným jevem leteckého provozu.
8. Z dokumentace jasně vyplývá, že oznamovatel, i při provozu v roce 2012, předpokládá překročení zákonem stanovených limitů pro ochranu veřejného zdraví, což považují za nepřijatelné.
9. Oznamovatel se snaží vytvořit dojem, že rozšiřování kapacity Letiště je nevyhnutelná budoucnost. Tímto tvrzením nahrazuje fakt, že se jedná o jeho čistě obchodní zájem bez ohledu na potřeby hlavního města, jeho okolí a hlavně obyvatel. Letiště je v těsné blízkosti hustě osídlené metropole a přilehlého okolí určeného k bydlení. Nová dráha je k hlavnímu městu ještě blíže a zasahuje tak svými negativními vlivy další části Prahy i přilehlých obcí. Záměr nijak neřeší stav dopravy v hlavním městě, který už je dnes na hranici kolapsu a zvýšením kapacity letiště se ještě zhorší. Je jisté, že letiště se bude snažit maximálně využít kapacitu nového dráhového systému zvyšováním počtu odbavených letadel, jejichž cílem není pouze doprava do hlavního města, včetně letů nákladních. Snaha o přilákání nákladní dopravy se dá ještě více očekávat po zahájení veřejného provozu na letišti Vodochody, které část letů do Prahy převezme. Přínos z toho bude mít pouze v té době soukromé letiště a negativní dopady (zhoršení životního prostředí, zvýšení hluku, emise, kolaps dopravy) spadnou na obyvatelstvo. Státní pokladna ze zisku na daních nemá šanci tyto dopady pokrýt.

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



Ing. Lenka Bošková