



MIZPP00H0WU2

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

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ  
02 2018  
8278  
OP

V Praze 31.1.2008

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

Vážená paní, vážený pane,

Vyjadřuji svůj zásadní nesouhlas se záměrem "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně" (dále jen „dokumentace“ nebo „záměr“) z níže uvedených důvodů.

Hluk z leteckého provozu již v současné době významně znepříjemňuje život na mém pozemku i v domě. Vložil jsem velké množství prostředků do svých majetků v Lysolajích a to nikoliv náhodou. Jedná se jedinečnou pražskou rezidenční lokalitu v těsné blízkosti přírodního parku Lysolaje-Šárka se zvláště chráněným územím Housle.

1. Dokumentace je celkově nezpůsobilá, neobjektivní a neúplná, neboť m.j. nezmiňuje zvláště chráněné území Housle jako území postižené záměrem a také obsahuje řadu vnitřních rozporů. Příkladem jsou rozporná tvrzení na různých částech dokumentace o vlivu záměru na Lysolaje: v jedné části se říká o zanedbatelném vlivu a v jiné části o velmi významném vlivu.
2. Naprosto odmítám rozšiřování tzv. ochranného hlukového pásma (OHP), jenž je zákonem upraveno za úplně jinými účely! OHP dle záměru je v rozporu s listinou základních práv a svobod a legislativě o ochraně soukromého vlastnictví.
3. Letiště Ruzyně je z dnešního pohledu situované příliš blízko příliš velkého města. Jeho případné rozšíření o novou dráhu vedoucí na jakoukoliv stranu je krok špatným směrem. Ten nejhorší možný krok je ovšem právě uvažovaný záměr "Paralelní RWY 06R/24L". Vysvětlení je jednoduché: negativní vlivy letišť na hustě osídlená území jsou nevyčísitelné. Moderní světová letiště vyrůstají ve velké vzdálenosti od měst, což má řadu pádných důvodů, zejména zdravotních, bezpečnostních, urbanistických i ekonomických. Příkladem je Mnichov nebo Oslo. Berlín Tempelhof se také bude utlumovat či rušit. Letiště, která existovala blízko měst, jsou ve světě buď zcela opouštěna a revitalizována na jiné účely nebo dle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES v rámci snižování hluku limitována na tzv. městská letiště, jejichž kapacita je legislativně omezena. Praha má obrovský potenciál růstu. Fakt, že by její růst a investice do bydlení (v důsledku ochranného hlukového pásma, hluku a znečištění) byly severozápadním směrem zmrazeny, je trestuhodné a z pohledu ČR neekonomické.
4. Dokumentace nevěnuje pozornost vlivu směru větru na šíření hluku a znečištění. Již poloha stávajícího letiště na severozápadě Prahy je velmi nešťastná vzhledem k převládajícím severozápadním větrům, které posunují zvukové vlnění i znečištění směrem k městu. Vybudováním a provozem nové dráhy RWY 06R/24L, která je ještě blíže k městu, by znamenalo zhoršení životního prostředí v širším okolí, než jaké dokumentace připouští vinou převládajících severozápadních větrů. To se týká nejen

Nebušic, Lysolají, Liboce, Šárky, Ruzyně, Petřín, Vokovic, Dejvic, Bubenče a Sedlice, ale například i pražské zoologické zahrady v Troji a obory Hvězda, která je součástí evropské soustavy Natura 2000.

5. Záměr znehodnocuje nejcennější možné nebo jedno z nejcennějších území v České republice vůbec. Záměr staví statisíce lidí i cennou přírodu do rolí obětních beránek privatizačního projektu, který přinese výhody jen úzkému okruhu lidí a firem. Oproti nepředstavitelným škodám na jedné straně by struktura přínosů rozšíření letiště Ruzyně spočívala jen ve vyšších ziscích brzyprivátní společnosti, což je obrovský nepoměr. Dokumentace zcela ignoruje seriózní kvantifikaci všech ekonomických přínosů a škod vzniklých v souvislosti s výstavbou a dlouhodobým provozem nové dráhy.
6. Rozšíření letiště Ruzyně by paradoxně přineslo prospěch okolním státům, jimž by se ulevilo od znečištění nákladní a tranzitní leteckou a navazující automobilovou či železniční dopravou. Okolní státy by přivítaly, kdyby ohromné nákladní překladiště střední Evropy bylo v ČR a nikoliv u nich. Bohužel z globálního pohledu se tímto záměrem v ČR zřejmě nikdo kompetentní nezaobírá.
7. Předložená dokumentace obsahuje zastaralé mapové podklady. Chybí na nich jak rodinné domy postavené v uplynulých několika letech tak i větší sídelní celky bytových domů se stovkami obyvatel. Proto je dokumentace zavádějící, jelikož záměr reálně ohrožuje mnohem více obytné zástavby, než je z mapových podkladů patrné. Odhady počtu zasažených obyvatel jsou podceněné, jelikož neuvažují mnohatisícové masy studentů ČZU a rovněž nově přistěhované obyvatele, kteří si teprve vyřizují doklady trvalého bydliště.
8. Dokumentace se vůbec nevěnuje vlivu na životní prostředí po uvedení do provozu, což odporuje teoretickým východiskům procesu EIA, které u každého záměru předpokládá posouzení vlivů v jeho čtyřech po sobě následujících fázích (příprava, záměru, jeho stavba, provoz a ukončení). Dokumentace se věnuje kromě fázi stavby pouze zahájení provozu na dráze a nikoli jejímu provozu, tedy jejímu dlouhodobému působení na okolí.
9. Nepoměr (subtrahovaný z dokumentace) mezi nárůstem přepravy osob a nákladů naznačuje, že jedním z důvodů stavby a provozu nové dráhy je právě předpokládané (ale zamlčené) zvýšení přepravy nákladů. Pražské letiště by se rozhodně nemělo stát překladištěm nákladů.
10. Mezi lety 2006 a 2008 došlo k většímu nárůstu počtu letů než bylo dokumentací očekáváno. „Stávající stav“ v dokumentaci z roku 2006 je zastaralý a neobjektivní.


Dokumentace je nezpůsobitelná, proto ji požadují vrátit zpracovateli k dopracování, aby uvedl následující:

- správné údaje o počtu dotčených obyvatel
- pravdivé údaje o zasaženém chráněném území
- aktualizoval mapové podklady
- popsat pravdivý vliv na Lysolaje bez vnitřních rozporů dokumentace
- hlukové a rozptylové studie přepracoval tak, aby poskytovaly pravdivé hodnoty dopadů kombinaci stávající i plánované letecké, silniční i železniční dopravy.
- zpracování seriózní studie kvantifikace všech ekonomických přínosů a škod vzniklých v souvislosti s výstavbou a dlouhodobým provozem nové dráhy.

- uvedl na pravou míru postavení letiště Ruzyně v rámci ČR vzhledem k plánům vzniku dalších mezinárodních letišť v ČR.
- zohlednil vliv směru větru na šíření hluku a znečištění.
- Zohlednit vliv dlouhodobého provozu záměru, tedy dlouhodobé působení záměru na okolí, včetně druhé a třetí dekády 21. stol.
- Veškeré měření provést znovu v letních měsících roku 2008 a veškeré následné výpočty v dokumentaci vztahovat k stávajícímu stavu roku 2008.

Celkový záměr je veskrze krátkozraký, odporující životnímu prostředí a z bezpečnostního pohledu problémový. Dokumentace tvrzením, že 90% letecké dopravy v ČR se bude realizovat v Ruzyni, zcela ignoruje pokročilé plány budování mezinárodních letišť v ČR u měst, které o něž mají velký zájem (Hradec Králové, Pardubice, Ostrava, České Budějovice,). Rozumnou dlouhodobou strategií ČR by měla být diverzifikace letišť a následná právní úprava letiště Ruzyně dle režimu „městského letiště“.

S pozdravem,

  
.....  
Ing. Jindřich Brettl

