Praha, 1. února 2008

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ MIZPP00H0IE0 Ministerstvo životního prostředí ČR Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC Vršovická 65 100 10 Praha 10

Došlo dne: 5 -02- 2008

Číslo jednací: 9242/ENV/08

Věc: Nesouhlasné vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí „Paralelní RWY 064/24L Letiště Praha Ruzyně"

S dokumentací o hodnocení vlivů na životní prostředí „Paralelní RWY 064/24L Letiště Praha Ruzyně" vyjadřuji jako obyvatelka Městské části Praha 6 Lysolaje, přes níž by měl vést koridor pro plánovanou paralelní dráhu RWY 064/24L Letiště Praha Ruzyně, **zásadní a kategorický nesouhlas**, a to z těchto důvodů:

1. Důvodem stavby RWY 064/24L Letiště Praha Ruzyně v žádném případě není snížení hlukové zátěže pražských čtvrtí zasažených v současné době leteckým hlukem (Bílá hora, Řepy), ale zvýšení současného leteckého provozu za účelem zpřístupnění letiště velkým (a hlučnějším) dopravním letadlům, pro jejichž přistání je nutná delší přistávací dráha, což je skutečnost, se kterou se Letiště Praha nijak netají. Jde pouze o další zhoršení životního prostředí občanů Prahy, a to nejen MČ Suchdol, Nebušice a obcí Horoměřice a Přední Kopanina, zmiňovaných ve studii, ale celého severozápadního okraje Prahy, tedy i Městské části Praha Lysolaje, kterou však studie EIA z nepochopitelných důvodů zcela pomíjí. Nevidím důvod, proč by měli Pražané nést dopad ambiciózních plánů Letiště, které nezvažuje jiné varianty řešení své situace šetrnější pro okolí. Studie EIA má tak poněkud manipulativní charakter, kde jsou zvažovány pouze dvě alternativy: buď bez dráhy RWY 064/24L s nárůstem letecké dopravy, nebo s výstavbou RWY 064/24L a s nárůstem letecké dopravy. Zarážející je i umístění plánované dráhy 1525 m paralelně od stávající směrem do centra (!!!) a s tím související návrh ochranného hlukového pásma, ze kterého je zřejmé, jak rozsáhlá lokalita by měla být plánovanou stavbou dotčena a následně pak regulována Letištěm. **Studie EIA by měla posuzovat i variantu bez výstavby RWY 064/24L, která by řešila plánovaný nárůst letecké dopravy jiným způsobem, než přetížením současných RWY, tj. využitím jiného letiště pro cargo, využití dalších letišť v ČR, umístěním nového terminálu do vzdálenějších a méně obydlených lokalit směrem od Prahy, jak je tomu v jiných zemích.**

2. Část studie EIA „Posouzení vlivu na veřejné zdraví" je pro nás, <u>obyvatele městské části již dnes **významně zasažené (zejména v letním období)** obtěžujícím hlukem</u>, jednou z nejdůležitějších, bohužel je však pojednána dosti obecně a uvedené kvantitativní parametry jsou spíš zavádějící. Pokud zpracovatelka této části studie neměla možnost zajistit si seriózní demografické údaje, neměla s nimi ve svém posudku vůbec pracovat. Zvláště nebezpečná je tabulka 7 (str. 43, příloha 15), která počítá součty obyvatel rušených hlukem a chybí jí ve výpočtech jedna celá městská část na spojnici mezi Suchdolem a Nebušicemi, tedy MČ Lysolaje (cca 1050 obyvatel)! Tajemně působí výpočet počtu osob dotčených hlukem na základě „posouzení tzv. hlukových pásem" (viz str. 20, příloha 15). Např. tabulka 4, str. 26, příloha 15 uvádí 18 obyvatel Na Dědině

obtěžovaných hlukem. V této oblasti jsou hlukem letadel obtěžováni nejvíce obyvatelé dvou výškových budov (asi 10 pater) v první frontě směrem od letiště. V těchto domech je kolem 200 bytových jednotek, ve kterých je rušeno zcela jistě, i při zvážení individuální vnímavosti obyvatel k hluku, více než uváděných 18 lidí. Ve výhledu pro rok 2013 bez realizace stavby je pak v téže tabulce překvapivě uvedena nulová hodnota. Jak relevantní jsou pak údaje o počtu dotčených obyvatel v dalších uvedených oblastech? Chci zde poukázat na fakt, že skutečné počty obyvatel zasažených hlukem jsou **<u>mnohonásobně vyšší</u>**, než se ve studii EIA uvádí a závěry vyplývající z této skutečnosti by měly být, vzhledem k závažnosti této otázky, seriózně a objektivně zpracovány.

3. Ve studii EIA je hodnocen pouze předpokládaný vliv hluku na spánek a obtěžování dotčených obyvatel, chybí však kvantitativní údaje o zvýšení počtu obyvatel postižených hypertenzí, kardiovaskulárními chorobami, respiračními onemocněními, které jsou zmíněny jak v samotné studii, tak v prestižních vědeckých časopisech (např. J. Banatvala: Unhealthy airports, The Lancet 364: 646-8, 2004; Rosenlund et al.: Increased prevalence of hypertension in population exposed to aircraft noise, Occup. Environ. Med. 58;769-773, 2001).

4. Přestože se kapitola D.I.1. studie EIA nazývá „Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů", žádnými sociálně ekonomickými vlivy se nezabývá. Nikde není např. řešena otázka ani pravděpodobné změny sociálního složení obyvatel v dotčených oblastech, které se dají předpokládat vzhledem ke skutečnosti, že navrhované ochranné hlukové pásmo zahrnuje v současné době kvalitní rezidenční čtvrti, ani vliv stavby dráhy na snížení cen nemovitostí v navrhovaném ochranném hlukovém pásmu letiště.

5. Studie EIA neuvádí znehodnocení chráněného území Divoká Šárka pro rekreační účely, kam jezdí do přírody obyvatelé z celé Prahy 6. Ještě hůře na tom bude chráněné území Housle v Lysolajích přímo pod plánovaným leteckým koridorem.

6. Studie EIA se nezabývá předpokládaným negativním vlivem na výuku na České zemědělské univerzitě v Suchdole a na studenty, kteří jsou zde ubytováni na kolejích, kteří by byli vystaveni tomuto hluku v podstatě trvale. Studie EIA (příloha 15) sice tento negativní dopad zmiňuje v úvodu, ale v závěru, kde by se měla čísla počtu studentů, pedagogů a dalších zaměstnanců objevit, není ani zmínka o výše uvedených negativních dopadech, a přitom je plánovaný letecký koridor veden přímo přes tuto univerzitu!

<u>Závěr</u>: Vzhledem k výše uvedenému navrhuji, aby byla studie EIA doplněna o uvedené skutečnosti a údaje tak, aby bylo možno celou problematiku vlivu dráhy RWY 06R/24L na životní prostředí komplexně posoudit.

L. Burke

....

Ing. Lenka Burketová, CSc.