



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

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
P

Průběh: 31-01-2008

Číslo jednací: 7428 JENV/08

Věc:

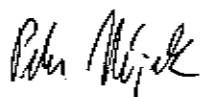
Vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí „Paralelní RWY 06R / 24L Letiště Praha Ruzyně“

K Dokumentaci vlivů záměru "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně" na životní prostředí (EIA), máme tyto zásadní připomínky.

1. Zásadně nesouhlasíme s omezením posuzování vlivů na životní prostředí pouze na stav v roce 2012 (resp. 2013). Vzhledem k charakteru stavby požadujeme zvolit delší návrhové období, tedy nejen stav v době předpokládaného zprovoznění stavby, ale i výhledový stav, kdy dojde ke skutečnému naplnění kapacity letiště. Jelikož je stavba trvalého charakteru a vliv na životní prostředí má po celou dobu své existence. Omezení posuzování pouze na předpokládaný rok zprovoznění není objektivní, jelikož mimo jiné nepostihuje ani možný posun zahájení stavby. Za optimální považujeme posoudit stav k roku 2020. Tento fakt požadujeme zohlednit v celé dokumentaci EIA.
2. V kapitole B.1.4. – Charakteristika záměru a možnost kumulace s jinými záměry – Silniční okruh okolo Prahy, stavba č. 518, úsek Ruzyně – Suchdol je uvedeno „Vzhledem k umístění stávající trasy I/7 je nutné, aby výstavba (a zprovoznění) okruhu předcházela výstavbě (zprovoznění) dráhy nebo alespoň výstavba MÚK Ruzyně, která zahrnuje i přeložku silnice I/7,
I přesto, že jsou v dokumentaci zmíněny podmíněné stavby, není zde posouzena časová návaznost (harmonogram) jednotlivých staveb v návaznosti na výstavbu RWY 06R/24L. Bez tohoto posouzení mimo jiné také nelze jednoznačně určit návrhové období stavby a posuzování záměru ke stavu v roce 2012 (resp. 2013) je pouze subjektivním předpokladem oznamovatele. Proto požadujeme doplnění dokumentace v tomto smyslu.
3. Vzhledem k tomu, že by realizace záměru měla vliv na rozsáhlé a hustě osídlené území, je v dokumentaci nedostatečně posouzena možnost jiných variant, řešících zvyšující se potřebu výkonu letecké dopravy. Ve zdůvodnění stavby je pouze uvedeno, že výstavba RWY 06R/24L je nutnou podmínkou zajištění dostatečné kapacity dráhového systému letiště Praha – Ruzyně. Pokud je toto jediný důvod tohoto záměru, potom je jeho vliv na okolí neospravedlitelný. Pokud ovšem je zvyšování výkonu letecké dopravy národním zájmem (a ne pouze zájmem jediné organizace zřízené státem – MD ČR), je omezení výběru variant pouze na jednu lokalitu nedostačující. Rozšíření letiště v současné poloze, nejen značně omezí rozvoj města, ale výrazně negativně zasáhne rozsáhlé plochy s obytnou zástavbou a rekreační funkcí. Požadujeme dokumentaci přepracovat s ohledem na posouzení i jiných variant řešení v rámci velkého územního celku.

4. Ve zdůvodnění stavby na str. 20 se zavádějícím způsobem uvádí, že vybudováním RWY 06R/24L dojde k poklesu intenzity letecké dopravy nad stávající zástavbou, ale zároveň se zde uvádí že výstavbou druhé dráhy dojde k rozmělnění této dopravy na větší plochu. Při dosažení plné kapacity takto rozšířeného letiště, to však v konečném důsledku znamená, že dojde nejen k nárůstu negativního vlivu na v současné době zasažené oblasti, ale nově i na území blíže k centru města a to v časově blízkém horizontu.
5. V dokumentaci je nedostatečně posouzena fáze výstavby. Vzhledem k rozsahu stavebních prací (jak se zde uvádí dojde mimo jiné k demolici 200 000 m² stávajících ploch a rozsáhlým zemním pracem), je nedostatečně zhodnocen vliv dopravy související s výstavbou. Tato problematika je omezena na pouhá doporučení a odkázání na další stupeň projektové přípravy. Vzhledem k těmto nedostatkům požadujeme doplnit dokumentaci EIA o zhodnocení stádia výstavby, stanovení základních svozových tras a vyhodnocení vlivu pohybu dopravy související s výstavbou na kapacitu silniční sítě, posouzení vlivu hluku, emisí a prašnosti v okolí těchto tras.
6. Jelikož (jak se v dokumentaci EIA uvádí) se na letišti Praha – Ruzyně bude realizovat 90% výkonů letecké dopravy státu, je záměr nedostatečně posouzen z hlediska kritické infrastruktury. Při tomto posuzování je potřeba uvažovat s kritickými situacemi a jejich řešením v rámci celého regionu. I z tohoto důvodu požadujeme doplnění dokumentace o posouzení dalších variant s ohledem na kritické situace.
7. Vyjádření k Návrhu ochranného hlukového pásma (OHP)
Zásadně nesouhlasíme s návrhem OHP, jelikož jsme již v současné době výrazně obtěžováni provozem letiště a obáváme se prokazatelného negativního vlivu na zdraví, pohodu bydlení a v neposlední řadě i snížení ceny našich nemovitostí.

V Praze dne 29.1.2008



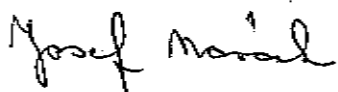
Ing. Petr Hájek



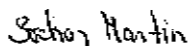
Barbora Hájková



MuDr. Hana Nováková



Ing. Josef Novák



MuDr. Martin Sochor



Ing. Markéta Sochorová