

Ministerstvo životního prostředí

Ing. Jaroslava Honová,

ředitelka odboru posuzování vlivu

na životní prostředí a IPPC

Vršovická 65

100 10 Praha 10



MIZPP00H1FDD

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Došlo dne: 30-01-2008
čas příjezdu: 10:10

Číslo jednací: 7189 /ENV/ 01

V Praze dne 29. ledna 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 v Ruzyni takto:

1. Vzhledem k tomu, že hluk je bezprahová noxa (též str. 145 dokumentace), ohrazuji se proti zvýšení hlukové zátěže na relativně klidném území, které slouží k bydlení, studiu a rekreaci a dokonce vytvoření ochranného hlukového pásma (OHP), které má zajistit podnikatelskému subjektu (letišti) nedodržovat hygienické limity schválené nařízením vlády ze dne 15. března 2006 (výpočtem zprůměrovaný limit L_{Aeq} 60 dB ve dne a 50 dB v noci).

2. Hluková studie v dokumentaci se vztahuje k výchozímu roku zprovoznění nové dráhy RWY 06R/24L, tj. v roce 2012, ačkoliv každoročně roste počet letadel více než je předpoklad a tedy bude např. v roce 2020 podstatně větší hluková zátěž nejen v uvažované oblasti ale i v blízkém okolí. V celé dokumentaci chybí uvedení maximální kapacity letiště a tedy maximální počet vzletů a přistání. Již nyní je roční růst vyšší, než byly odhady v předkládané i minulé studii. Pouze je řečeno, že po vybudování plánované RWY06R/24L bude kapacita drah odpovídat kapacitě odbavovací části letiště.

Pokud se zachová růst cestujících 7,42% ročně (mezi roky 2005-6 a 2006-7), pak v roce 2012 to bude již 17,79 mil., v roce 2020 31,54 mil. V roce 2007 to bylo 12,44 mil. Navýšení počtu pohybu letadel bude v roce 2012 o 7% vyšší a v roce 2020 o 49% vyšší než je odhad v předkládané dokumentaci (příloha 13 str. 39). Tedy i nárůst hluku bude vyšší než dokumentace předkládá, i když budou v provozu méně hlučná letadla.

Hluková studie by měla uvažovat s maximální možnou kapacitou nové dráhy, neboť spolehlivě dnes nemůže nárůst letecké dopravy nikdo předpokládat – rozhodně je to možná budoucí zátěž a nový soukromý vlastník v budoucnu ji bude moci bez dalšího přezkoumání a veřejné diskuze.

3. V dokumentaci není uvažován stav, kdy stávající RWY 06L/24R bude vyřazena z provozu a kdy nová dráha převezme její funkci.

Např. příloha č.12 obrázek *lkpr-eia-ldvn_2012bis.pdf* ukazuje stav, kdy plánovaná RWY06R/24L, je určena jen na přistání a tedy šířka pásu hluku kolem ní je užší než v případě, kdy dráha RWY06R/24L převezme funkci pro start i přistání. Pak hlukem zasažené území a počet obyvatel bude mnohem větší než jak je nám ve studii předkládáno. Reálně to nastává dle přílohy 13 str. 32 cca 1 měsíc v rámci pravidelné údržby dráhy.

4. Přírodní rezervace (PR) Divoká Šárka a Přírodní památka (PP) Obora Hvězda patří mezi často využívané rekreační a relaxační místa nejen pro obyvatele Prahy 6. Pokud dojde k realizaci nové dráhy (jak vyplývá z kontrolních měření Přílohy 13 Dodatek A), pak bude nejen ovlivněna přírodní hodnota těchto přírodních rezervací, ale i jejich rekreační hodnota častými přelety v bezprostřední blízkosti těchto rezervací.

V současném ochranném hlukovém pásmu jsou již PP Kněžívka a PP Opukový lom.

V navrženém ochranném hlukovém pásmu budou PR Roztocký háj-Tiché údolí, PR Údolí Únětického potoka, PP Housle, PP Sedlecké skály, PP Vizerka.

V bezprostřední blízkosti budou PR Divoká Šárka, PP Obora Hvězda (Natura 2000), PP Hostivické rybníky. Nejen člověk ale i příroda sama trpí hlukem, protože se nemůže bránit. Dokumentace vliv hluku na chráněná území vůbec neuvažuje.

5. V dokumentaci je na str. 126 uváděno, že bude nezbytné vykácení „prvků dřevin“ mimo les a současně nelze zajistit ve stejné oblasti kompenzační výsadbu. Pro území jedné z největších rekreačních oblastí na území Prahy by tedy šlo o další (vedle neúnosného zvýšení hlukové zátěže) výrazné negativní zhodnocení této lokality.

6. V dokumentaci se na str. 211 tvrdí, že ceny nemovitostí se po výstavbě nezmění, což dokládá autor situací obce Hostivice. Nyní ale tato obec není v OHP. Po rozšíření OHP se situace rapidně změní a dojde k poklesu ceny, protože v OHP je zakázaná nová výstavba a rekonstrukce stávajících objektů bez souhlasu letiště. Je navíc absurdní, aby obyvatelé v navrženém OHP a Česká zemědělská univerzita byli omezováni při nutné rekonstrukci či nové výstavbě subjektem, který je zdrojem nadlimitní hlukové zátěže po plánované výstavbě dráhy.

Podle doporučení na str. 189 pro OHP nelze provést rozsáhlou rekonstrukci České zemědělské univerzity, což v budoucnu znamená nemožnost rozšíření studijních a kolejních prostor. Taktéž zemědělské plochy a práce při nich v rámci výuky budou ovlivněny hlukem, což nelze akceptovat.

7. V dokumentaci chybí vyhodnocení nikoliv nevýznamného a s rostoucí hustotou provozu narůstajícího rizika havárií letadel na území kolem letiště při přistání a odletu, a jejich řešení. Na Suchdole již k podobné havárii došlo.

8. Chybí časová provázanost výstavby nové dráhy s kapacitní dopravou na letiště (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.

9. Dokumentace zcela opomíjí hlukové zatížení oblastí Hanspaulka, Baba nebo částí Vokovic, které jsou na vyvýšených místech a již dnešní letecký provoz je hlukově zatěžuje. Minimálně o tyto oblasti je nezbytné studii rozšířit pro získání úplného přehledu o zátěži lokality.

např. mezi často
nové
třídí

Nad rámec dané dokumentace a komentáře k jejím nedostatkům bych rád připojil ještě několik doplňujících a dle mého názoru zásadních poznámek, které by měly být Vaším odborem uváženy:

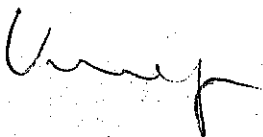
10. Vyjádření současného generální ředitele Letiště Praha ze dne 20.11.2007 o přijetí „souboru vzájemně provázaných opatření ke snížení hluku...“ považuji za zcela irelevantní. Relativně nově jmenovaný ředitel Letiště Praha rozhodně nemůže předjímat výsledky transformace a privatizace subjektu a podmínky, které budou jako součást privatizace stanoveny budoucím nabyvatelům.

11. Rozhodnutí o dostavbě další dráhy je možné v kontextu chystané privatizace Letiště Praha celkově vnímat jako snahu navýšit hodnotu privatizovaného subjektu bez toho, aby stát dále jako vlastník nesl přímou odpovědnost za úroveň zátěže, kterou budoucí soukromý vlastník území zatíží.

12. Související studie „T/Z – 208/07 STUDIE HLUKU PRO SOUČASNÝ A VÝHLEDOVÝ LETECKÝ PROVOZ NA LETIŠTI PRAHA RUZYNĚ S PARALELNÍ RWY 06R/24L“ je zpracována firmou Techson Praha. Z dostupných údajů o této firmě lze zjistit dlouhodobé propojení a spolupráci s Letištěm Praha. V zájmu objektivitu by bylo velmi vhodné tuto studii podrobit kvalifikovanému oponentnímu řízení. Zajímavostí je, že přes veřejně dostupné údaje z Obchodního rejstříku nelze k firmě Techson dohledat žádné informace, ani o sobě nepublikuje žádné údaje na internetové síti – pro mne osobně toto představuje podezřelé skutečnosti.

13. A závěrem – z pohledu občana ČR a daňového poplatníka mne velmi zajímá, jak byla vyhodnocena společenská potřeba navyšování kapacity Letiště Praha a do jaké míry byly zváženy ekonomicko-společenské dopady a zátěž životního prostředí. V kontextu změn „globálního klimatu“ je dnes letecká přeprava považována za významného přispěvatele k negativním klimatickým změnám. Současně pro okolí Prahy je nezbytné uvažovat o alternativních leteckých dopravních uzlech, nabízí se letiště Aero Vodochody, využití pardubického letiště a dalších lokalit se stejnými expanzivními záměry. Domnívám se, že v současné době představuje významné rozšiřování letiště umístěného pouze kolem 10 km od historického centra hlavního města minimálně evropskou raritu.

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. Zároveň žádám o zvážení o dalších aspektech celého záměru uvedených v bodech 10-14 a o přehodnocení postoje státní správy k záměru.



Ing. Petr Knap