

MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Číslo  
čas příj.: 30-01-2008

30-01-2008

Číslo listů  
listů: 3

3



MIZPP00H119C

Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 65  
101 00 Praha 10

Praha, 27. ledna 2008

Věc:

7054 /ENV/ 08  
Číslo jednací: 7054 /ENV/ 08  
**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. Považuji za **porušení mých občanských a lidských práv i práv mých dětí** to, že podnikatelský subjekt Letiště Praha, s.p. vyhláší "násilně" omezující pravidla pro můj soukromý život vyplývající z jeho podnikatelských záměrů. Omezení by měla být stanovena obráceně: letiště nesmí překročit hladinu akustické energie překračující zdravotní rizika pro trvale obydlenou oblast. Chránění by měli být lidé, ne letiště!!
2. Nesouhlasím s návrhem na zřízení ochranného hlukového pásma (OHP) navrženého na letecký provoz nad celým Suchdolem a dalšími obcemi. **Jak lze vyhlásit omezení z hlediska hluku na existující zabydlenou oblast?** Bude se konat referendum v dotčených obcích a částech Prahy?
3. **V dokumentaci chybí alternativní řešení** pro cílový stav provozu odhadnutý pro rok 2020, např. výstavba druhého letiště. Nebo na stávajícím letišti, ale dále od Prahy. Není li problém omezit práva tisíců lidí, neměl by být už žádný problém vykoupit odpovídající pozemky.  
Upřímně, není mi zcela jasné proč v době kdy všechny světové metropole vytlačují letiště daleko za hranice města, Praha (stát) chce podpořit nárůst leteckého provozu vybudováním nové dráhy blíže k centru našeho hlavního města. Je to snad snaha dopřát turistům lepší výhled na nové modely leteckých strojů přímo z nádvoří Pražského hradu? Již nyní jsou ve večerních hodinách velmi dobře slyšitelné v Dejvicích, tak už je to jen kousek...  
**Opravdu nelze postupně odsouvat leteckou dopravu dále od centra města?** Vezměme si příklad třeba z Londýna. Plány Ruzyňského letiště jsou velké. Zájem soukromých investorů o privatizaci také. Jasně hranice je třeba vytyčit v zájmu nás všech. Asijská investice přinesou mnoho nových leteckých spojů s destinacemi, které zatím míří na Frankfurt. Mít jeden z největších leteckých uzlů právě nad hlavou nebude nic příjemného.
4. **Provoz letiště negativně ovlivní i hodnotu nemovitostí.** Mimo jiné významně zvyšuje finanční náročnost údržby a dodatečných úprav a přístaveb. Nejsou řešeny kompenzace za tento hrubý zásah do základních lidských práv. 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 zakázána nová výstavba a rekonstrukce stávajících objektů bez souhlasu letiště. **Je navíc absurdní, aby obyvatelé v navrženém OHP byli omezováni při nutné rekonstrukci či nové výstavbě subjektem, který je zdrojem nadlimitní hlukové zátěže po plánované výstavbě dráhy**

5. Ohrazuji se proti zvýšení hlukové zátěže na relativně klidné 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 Laeq 60 dB ve dne a 50 dB v noci).
6. Již v současné době se cítím hrubě obtěžována hlukem z provozu letiště.
7. **V rozborech negativního vlivu na obyvatelstvo nejsou uvažovány současné sportovní a rekreační aktivity** včetně pobytu dětí na zahradách rodiných domků. Celá oblast je rekreačním zázemím Dejvic a části Prahy – Přírodní rezervace Tiché údolí a Sedlecké skály.
8. Přírodní rezervace Divoká Šárka a Přírodní památka Obora Hvězda patří mezi často využívané rekreační a relaxační místa nejen obyvatel Prahy 6. Pokud dojde k realizaci nové dráhy, pak **bude nejen ovlivněna přírodní hodnota těchto přírodních rezervací, ale i jejich rekreační hodnota** častými přelety v bezprostřední blízkosti těchto rezervací.
9. **Noční hluk by měl být posuzován maximální hodnotou, ne průměrem.** Kolísání hluku je pro režim spánku významně škodlivější než hluk rovnoměrný, a tedy i zdravotní rizika jsou významně vyšší, což průměrování lživě překrývá.
10. Z dokumentace jasně vyplývá, že **oznamovatel i při provozu v roce 2012 předpokládá překročení zákonem stanovených limitů pro ochranu veřejného zdraví.**
11. **Garance Letiště Praha, s.p., resp. jeho ředitele, neobsahuje žádný závazek, že provoz letiště nebude rozšířen nad stav uvedený v dokumentaci** a že negativní vlivy provozu se nebudou postupně zvyšovat. Požaduji stanovit dlouhodobě nepřekročitelné hlukové limity, nenarušující zdraví, pro provoz drah a to zejména v nočních hodinách. Jak může ředitel letiště garantovat něco, za co neodpovídá?
12. **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
13. **V dokumentaci není uvažován stav, kdy stávající RWY 06L/24R bude vyřazena z provozu** a kdy nová dráha převezme její funkci.
14. V dokumentaci je dokazováno, že při uskutečnění výstavby nové dráhy bude počet osob zasažených hlukem nižší, než v případě nerealizace stavby. **Autoři ale vynechali studenty a zaměstnance České zemědělské univerzity** (cca 20 tisíc, studentů zapsaných 1.10.2006 bylo 17 759) pro denní dobu a (cca 2200 studentů na koleji) pro noční dobu. Tyto osoby je nutno považovat za stále obyvatele dané délkou studia
15. **Do studie není zahrnut druhý břeh Vltavy, který je nad horizontem (Trója a Bohnice)** a tedy zvláště v nočních hodinách je zasažen nadměrným hlukem (> 50 dB pro noční provoz letadel). Takže hlukem negativně zasažená oblast Prahy se po realizaci dráhy ještě zvyšuje o mnoho tisíců obyvatel sídlících Trója a Bohnice, zvláště pokud budeme počítat maximální kapacitu RWY a ne odhad pro rok 2020.

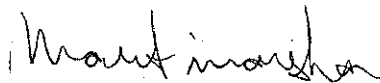
16. Dokumentace zcela pomíjí nebezpečí katastrof, jejichž pravděpodobnost silně roste s rostoucí komplikovaností provozu, stejně tak jako s rostoucím počtem pohybů. Tím spíše neřeší adekvátní opatření v případě takovéto události. V Suchdole – Sedlci již jednu takovou zkušenost máme!!
17. Dokumentace nerespektuje oprávněné a relevantní připomínky úřadů, obcí i obyvatel jak požaduje závěr zjišťovacího řízení.

**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.**

Vzhledem ke stanovení rozsahu provozu posuzovaného ve studii pouze na základě přání managementu Letiště Praha, s.p., aniž by byly zohledněny zájmy obyvatel žijících v území, na němž je navrhováno ochranné hlukové pásmo, a aniž by bylo bráno v úvahu, že již v současnosti jsme hlukem z letadel velmi významně obtěžováni, žádám následující:

**Žádám, aby pro letiště Praha Ruzyně byl v rámci posuzování vlivů na životní prostředí stanoven limit provozu, který by nepůsobil nadlimitní hluk v již současnosti osídlených oblastech - přeměně na letiště městského typu ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES ze dne 26. března 2002 (čl. 2, písm.b).**

**Žádám, aby Ministerstvo životního prostředí předložilo návrh požadující, aby dodržení takového limitu provozu bylo garantováno vládou republiky a bylo základní podmínkou při ohlášené privatizaci Letiště Praha, s.p.**



Ing. Alice Martinovská