



MIZPP00H0K5V

Ministerstvo životního prostředí

k rukám Ing. J. Honové

ředitelce odboru posuzování vlivu na životní prostředí a IPPC

Vršovická 65

101 00 Praha 10

MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍDatum doručení: 5-02-2008  
Číslo příjmu: 41534/10  
Z

Číslo jednací: 9153 JENVL OP

V Praze, dne 31.1.2008

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)**

Po prostudování výše uvedené dokumentace uplatňuji následující připomínky:

1. Není mi známo, jak byla navržena nová přistávací dráha. Jako férové jednání v této fázi bych přivítal možnost výběru z několika variant umístění přistávací dráhy. Chápu, že postavit ranvej není jako postavit kůlnu na nářadí, je nutné respektovat krajinu, atmosférické vlivy, sousedící pozemky. Nicméně, již bylo „o nás bez nás“ rozhodnuto. Celá dokumentace pak působí jako scénář k westernu – takhle to postavíme a s lidmi se to nějak vyhádá nebo se jim to prostě postaví a basta. Pokud takto postavený problém neodporuje žádnému zákonu, pak odporuje etickým pravidlům.
2. Z dokumentace vyplývá, že nová přistávací dráha bude umístěna cca 1 500 m jihovýchodně kolmo ke stávající přistávací dráze. Na stávající dráhu letadla přistávají cca po trase severozápadní cíp bohnické léčebny – sedlecká železniční zastávka. Zcela logicky z toho vyplývá odhad drah letů k nové přistávací dráze. **Letadla budou přelétat nad bohnickou léčebnou, sídliště Čimice a Bohnice, botanickou a zoologickou zahradou, bohnickým lesoparkem.** Dojde tak ke snížení kvality života mnoha tisíc lidí v bydlení a při rekreačních aktivitách na daleko větší ploše, než předpokládá dokumentace. **Zhoršení životního prostředí hlukem v zoologické zahradě a v bohnické léčebně nazývám bezohledností.**
3. Způsob výpočtu hlukového zatížení považuji za zcela chybný. **Největším prohřeškem je uvažování letiště a přilehlého provozu jako jediného zdroje hluku.** Dovoluji si upozornit, že hluk vydávají i přistávající letadla. Hluk se, jak známo šíří všemi směry od jeho zdroje, takže použití 2D hlukových modelů není na místě. Dále je třeba si uvědomit, že hluku z letadel nestojí nic v cestě, takže **tento hluk není tlumen přirozenými překážkami** jako jsou okolní budovy, lesy a terénní překážky, protože nelze použít výpočetní postupy pro pozemní zdroje hluku. Vím zcela přesně o čem píšu, protože bydlím v 17. patře na bohnickém sídlišti a jakékoli přelétající letadlo mě spolehlivě vzbudí. Již současný letecký provoz, který registruji v místě bydliště, považuji za obtěžující.
4. Pokud by jako kompenzace za přelety letadel byla navržena instalace protihlukových oken, je zásadně nutné ji odmítnout jako, diplomaticky řečeno, bez myšlenky. Jak známo, nejvíce letadel létá v létě (charterové lety) a v té době se jaksí nedá spát se zavřeným protihlukovým oknem. Doporučuji vyzkoušet, je to podobně příjemné, jako spát s otevřeným oknem a letadly.

5. Z dokumentace jasně vyplývá, že oznamovatel i při provozu v roce 2012 předpokládá překročení zákonem stanovených limitů pro ochranu veřejného zdraví, provoz letiště ovlivní i hodnotu nemovitostí. Zadavatel ani zpracovatel neřeší kompenzace za tento hrubý zásah do základních lidských práv. Dále považuji za porušení mých občanských a lidských práv to, že naplňování podnikatelského záměru společnosti Letiště Praha, s.p., předpokládá hrubé zhoršení životních podmínek v oblasti, kde kromě mne žijí tisíce lidí, a to bez konzultace a bez kompenzací.
6. Protože přelet letadel nepředstavuje trvalé, ale nárazové hlukové zařízení, **musí** být posuzován maximální hodnotou, nikoliv průměrem. Kolísání hluku je pro režim spánku významně škodlivější než hluk rovnoměrný, a tedy i zdravotní rizika jsou významně vyšší, což průměrné hodnoty lživě překrývají.
7. Ve výčtu hlukem zasažených osob zcela chybí část Prahy 6 – Dolní Sedlec, který leží v navrženém OHP. Pro tuto část také byly vynechány veškeré hlukové studie – letadla, auta, železnice. Dále zcela chybí studenti a zaměstnanci České Zemědělské univerzity (ve dne více než 15 tisíc, v noci kolem 3000 studentů). Pět let (i více) studia lze považovat za trvalý pobyt či dobu za kterou se mohou trvale projevit následky překračování zdravotních limitů.

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., neřeší zhoršení kvality života dotčených obyvatel zejména Prahy 6 a Prahy 8. **Z tohoto důvodu požaduji její vrácení předkladateli k přepracování.**

Dovolím si poznámku. Tuto causu lze srovnat s causou modernizace železniční trati Praha-Kladno přes Prahu 6. Pokud je mi známo, obyvatelé Prahy 6 se obávají právě zvýšeného hlukového zatížení. Zatímco modernizace železnice přinese z negativních účinků „pouze“ zábor půdy a zvýšení frekvence dopravy, přínosy jsou zřetelné nejen pro občany Prahy 6, ale pro celou Prahu, navíc se jedná o rozšíření veřejné infrastruktury, nikoliv infrastruktury v užívání jednoho podnikatelského subjektu. Železnice, na rozdíl od letišť, má rovněž význam při naplňování závazku veřejné obslužnosti a snižování následků přehruštěné individuální automobilové dopravy. Rozšíření provozu letiště je určeno cestující veřejnosti, nikoli primárně zdejšími občany a pro běžného Pražana bude znamenat především větší kravál ze vzduchu a ještě ucpanější Evropskou třídu, protože rychlodráha k letišti **není**. Z tohoto důvodu považuji celý projekt za neúčelné vynakládání peněz.

S pozdravem



Ing. Libor Neupauer