



MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
P

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC
Vršovická 65
110 00 Praha 10

Dobro čtení /
čas příjezdu: - 5 -02- 2008 Počet listů
příloh: 2
Číslo jednací: 1943 /ENV/ 08

V Praze 2.2.2008

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

K předložené dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí „Paralelní RWY 06R/24L Letiště Praha Ruzyně“ mám následující připomínky:

- 1) Posouzení EIA je vypracováno k roku 2012 s předpokládaným objemem přepravy 15,5 milionů cestujících. Vzhledem k existující kapacitě terminálů pro odbavení cestujících (cca 24 milionů cestujících ročně) bude jistě snaha o zvýšení objemu přepravy a to v co nejkratší době proto tedy hrozí, že dojde po uvedení do provozu paralelní dráhy po roce 2012 k většímu meziročnímu nárůstu přepravy než 25% ročně, které jsou podle zákona podmínkou pro nové posouzení EIA. Požaduji proto, aby posouzení stavu vlivů na životní prostředí bylo provedeno minimálně ke stavu v roce 2020 tj pro předpokládaných 21,2 milionu cestujících (resp 275 000 pohybů letadel za rok), protože je reálný předpoklad, že tohoto stavu může být dosaženo již dříve než v roce 2020.
- 2) Požaduji také, aby při uvažovaných přepravních leteckých kapacitách byly posouzeny vždy také vlivy na životní prostředí, které by působila navazující generovaná automobilová doprava jak již osobní tak nákladní.
- 3) Žádám, aby pro Letiště Praha Ruzyně byl v rámci posuzování vlivů na životní prostředí stanoven limit provozu, který by nepůsobil nadlimitní hluk v již nyní obydlených oblastech a to zejména ve večerních hodinách. To by zřejmě vedlo k přeměně tohoto letiště 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 MŽP předložilo návrh, aby dodržení takového limitu provozu bylo garantováno vládou České republiky a bylo základní podmínkou při plánované privatizaci s.p. Letiště Praha. Je nepochybně nutné, aby pro přeměnu charakteru ruzyňského letiště, bylo v určitém časovém horizontu vybudováno výhodněji situované mezinárodní letiště, které je jen minimum měst v Evropě, kde je mezinárodní letiště tak blízko centra tak jako je tomu v Praze.
- 4) Domnívám se, že stávající letiště Praha Ruzyně bude mít vzhledem k neustále se zpřísnujícím předpisům ohledně hlučnosti ze strany Evropské Unie v budoucnu stále větší a větší problémy se svým provozem.
- 5) Prosím o vysvětlení, proč motorové zkoušky byly vynechány z posouzení EIA. Vysvětlení, že nejsou součástí leteckého provozu a nevztahují se na ně limity pro letecký hluk a že budou posuzovány jako stacionární zdroje s limity odpovídajícím stacionárním zdrojům, považuji za neakceptovatelné. Nikde není uvedeno, že součástí hlukové studie, natož pak posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví, musí být jen letecký hluk. Naopak zákon požaduje posouzení všech vlivů a jejich vzájemné působení. Myslím si tedy, že je více než logické, aby dopad z hluku motorových

zkoušek byl zahrnut do posouzení vlivů na životní prostředí záměru výstavby paralelní dráhy RWY.

- 6) Posouzení vlivu hluku je v předložené dokumentaci vypracováno plošně a nezohledňuje terénní vlivy. Je prokázáno, že v místech výše položených a otevřených směrem k leteckému koridoru je hluk významně vyšší než v údolí. Znamená to tedy, že předložená dokumentace nepodává hodnověrně informace o hluku na celém postiženém území. Žádám tedy, aby Vaše ministerstvo vrátilo dokumentaci k doplnění o posouzení působení hluku s využitím modelování konfigurace terénu.
- 7) Jak je možné, že předkládaná dokumentace uvažuje stále s nočními lety, když je dnes v Evropě zcela běžné, že u příměstských letišť typu Vídně letecký provoz kompletně ustává okolo 20.00 s tím, že je obnoven po 6.00. Není přece možné, aby obyvatelé dotčených území byli obtěžováni hlukem 24 hodin.
- 8) Dokumentace se vůbec nezabývá dopadem hluku na zoologickou zahradu.
- 9) Dalším argumentem, proč požaduji posouzení RWY k roku 2020 a nikoliv 2012 je skutečnost, že výstavbě (zprovoznění) paralelní dráhy musí předcházet zprovoznění silničního okruhu (nebo alespoň mimoúrovňové křižovatky Ruzyně) viz str 18, 19 dokumentace jenže již dnes je zřejmé že zprovoznění silničního okruhu nebude v uvažovaném roce 2012 ale později (viz harmonogram výstavby a nynější skluz).
- 10) Paralelní dráha se má stavět kvůli zvýšení kapacity dráhového systému. Z předložené dokumentace však není vůbec zřejmé, jaké hodinové kapacity se dá v Ruzyni dosáhnout. Neexistují opravdu další opatření, kterými by bylo možno zvýšit kapacitu bez výstavby paralelní dráhy. Jak je možné, že letiště Gatwick v Londýně odbavilo 35 mil cestujících v roce 2007 při 258 800 pohybu letadel s tím, že mají dvě blízké paralelní dráhy ale je vždy používána jen jedna a ta druhá je záložní.
- 11) V dokumentaci se poukazuje na to, že realizací výstavby paralelní dráhy bude počet osob zasažených hlukem nižší než v případě nerealizace této dráhy. Autoři ale úplně zapomněli (úmyslně či neúmyslně) na pracovníky a studenty Vysoké školy zemědělské (cca 20 000 lidí) v Suchdole. Přitom areál Vysoké školy zemědělské má být oblastí, která bude dle předkládané dokumentace významně zasažena hlukem nad 60 dB v denní době z nové paralelní dráhy. Dále nesmíme zapomenout, na řadu dalších školských a předškolních zařízení v Praze 6, která se v oblasti provozu paralelní dráhy nacházejí a na které bude mít provoz paralelní dráhy negativní dopad.
- 12) Považuji za porušení svých občanských a lidských práv, že podnikatelský subjekt Letiště Praha s.p. vyhláší „násilně“ na základě svých podnikatelských záměrů, omezující pravidla pro můj soukromý život. Omezení by mělo platit obráceně. Letiště by nemělo smět překročit hladinu hluku překračující zdravotní rizika pro trvale obydlenou oblast.

Z výše uvedených připomínek 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 **požaduji její vrácení předkladateli k přepracování.**

S pozdravem

Ing. Petr Šimůnek