



MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Dešlo dne/ čas přijetí: 4-02-2008

Číslo jednací: 410  
1991

Ministerstvo životního prostředí ČR  
odbor posuzování vlivů na živ. prostředí a IPPC

Vršovická 65

100 10 Praha 10

V Praze 1. 2. 2008

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

V návaznosti na zveřejněnou dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí „Paralelní RWY 06R / 24L Letiště Praha Ruzyně“ si dovoluji k ní tímto podáním vyjádřit následující výhrady.

V úvodu mého podání bych chtěla zopakovat svůj nesouhlas s rozšiřováním Letiště Ruzyně, tak jak jsem ho již vyjádřila v předchozích společných event. individuálních podáních ve vztahu k této věci. Jako občané s trvalým bydlištěm v Nebušicích, kde žijeme s manželem a dvěma syny jsme dotčeni již současným provozem letiště, kdy je naše životní prostředí negativně ovlivňováno hlukem blízkého letiště a provozem s ním souvisejícím. Megalomanské rozšiřování letiště, tak jak je plánováno s ohledem na výstavbu paralelní dráhy, je v naprostém rozporu s plnohodnotným životem v naší lokalitě. Domnívám se, že i přes stávající existenci letiště, je území dotčené jeho provozem v současnosti stále přijatelným prostředím, jak pro bydlení, tak i pro rekreaci, vzhledem k existenci okolních přírodních lokalit – Šárecké údolí, zvláště chráněné území Housle, Tiché údolí, Koží hřbety apod. Rozšíření letiště v souvislosti s plánovanou výstavbou paralelní dráhy představuje zásadní zásah do života obyvatel celé oblasti, výrazně snižuje jeho kvalitu a ohrožuje přírodní lokality. Proto považuji rozšiřování letiště za nepřiměřené zatížení, zejména na úkor obyvatel této části Prahy a okolí. Zpracovanou dokumentaci proto považuji za nedostatečnou, v rozporu s platnými právními normami a vyjadřuji k ní nesouhlas jako k celku a konkrétně zejména k následujícím bodům.

#### **I. Zásadní výhrady k dokumentaci:**

1. Posouzení EIA je zpracované jen k roku 2012 se stanoveným objemem přepravy podle prognózy 15,4 mil. cestujících ( 216 500 pohybů letadel ). RWY však nebude fungovat jen v roce uvedení do provozu a jistě bude snaha provozovatele co nejvíce využít již existující kapacitu, a to jak terminálů pro odbavení cestujících, tak i v případě kapacity pro odbavení nákladů a pošty a nové uspořádání dráhového systému. Ačkoli podle zákona musí provozovatel provést nové zhodnocení EIA při zvýšení kapacity o 25 %, dá se předpokládat, že provozovatel bude zvyšovat kapacitu s nižšími meziročními nárůsty, tak aby mohl kapacitu výrazně zvýšit i bez zpracování nové EIA. Nesouhlasím tedy se

současným zpracováním a požadují zpracovat EIA minimálně ke stavu v roce 2020, tedy podle prognózy na kapacitu 21,2 mil. cestujících, resp. 257 tis. pohybů za rok, tedy pro stav, který je zcela reálně uvažován a který právě výstavba posuzované RWY umožňuje. Dále požadují také posouzení leteckého provozu, který by zajišťoval plné využití existujících přepravních kapacit letiště ( terminály a CARGO ), a to v možných variantách: dokládka nákladu do osobních letadel v poměru odpovídajícímu současné době ( 90 % ) nebo při větším využití nákladních speciálů. Požadují také, aby byly ve všech případech také posouzeny vlivy na životní prostředí, které by způsobovala navazující automobilová osobní i nákladní doprava i veřejná doprava. Požadují také, aby byl posouzen i technicky maximálně možný letecký provoz při plánovaném uspořádání RWY: 06L/24R + 06R/24L + 13/31.

2. Žádám, aby byl pro Letiště Praha Ruzyně, v rámci posuzování vlivu na životní prostředí, stanoven limit provozu, který by nepůsobil nadlimitní hluk v již nyní obydlených oblastech. 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. V návaznosti na výše uvedené žádám, aby bylo letiště Praha Ruzyně přeměněno na letiště městského typu ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES ze dne 26. 3. 2002 ( čl. 2, písm. b).
3. Návrh ochranného hlukového pásma – OHP ( viz příloha 14 dokumentace ) je koncipován k roku 2020 a takto je připraven pro projednávání ve správním řízení. Vzhledem k tomu, že nyní projednávávané stanovisko EIA je zpracované na stav k roku 2012, byl by protiprávní případný pokus použít toto stanovisko pro řízení týkající se roku 2020. Proto žádám, aby MŽP nyní předloženou dokumentaci vrátilo k přepracování a doplnění posouzení minimálně k roku 2020.
4. Předložená dokumentace EIA hodnotí pouze optimalizovaný provoz pro dráhový systém RWY 13/31 + RWY 06L/24R a paralelní RWY 06R/24L při prognóze k roku 2012 a ve variantě posuzuje stejný provoz bez paralelní dráhy. Toto nepodává objektivní vyhodnocení reálně možných vlivů záměru realizace paralelní RWY na životní prostředí. Žádám, aby bylo provedeno vyhodnocení vlivů na životní prostředí u provozu, který umožňuje současný dráhový systém v porovnání s provozem, jež by umožnil navrhovaný dráhový systém s paralelní RWY.
5. Posouzení působení hluku je předloženou dokumentací uvažováno pouze schematicky plošně, bez zohlednění konfigurace terénu. Tento postup nebere v úvahu reálný stav prostředí a nepodává věrohodné informace o možných dopadech na životní prostředí a zejména na zdraví na celém postiženém území a v jednotlivých sídelních útvarech. Žádám, aby MŽP vrátilo dokumentaci k doplnění vyhodnocení s tím, aby bylo posouzení provedeno s využitím modelování konfigurace terénu.

## **II. Ostatní výhrady k dokumentaci:**

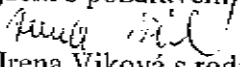
1. Zásadně nesouhlasím s použitou metodou, kdy prognóza rozvoje letiště je dána jako nezměnitelný fakt, z kterého vyplývají urbanistická omezení rozvoje Prahy i omezení životních podmínek v dotčených územích. Jeví se mi jako nespravedlivá a protiústavní ta skutečnost, že megalomanský rozvoj letiště Praha Ruzyně jde na úkor určité skupiny občanů – obyvatel dotčených území a bude ( po privatizaci ) výhradně ku prospěchu určité soukromoprávní osoby. Domnívám se, že další rozšiřování letiště není v zájmu veškerých

občanů severozápadní části Prahy a okolních obcí, vzhledem k tomu, že provoz letiště se, s ohledem na umístění letiště na samé hranici obydlí Prahy, těchto občanů bude zásadně a negativně dotýkat. Není přece možné, aby v České republice existovalo jediné letiště takového rozsahu a tímto nepřiměřeným rozsahem byly dlouhodobě a zásadně ovlivněny životní podmínky jen jedné konkrétní oblasti.

Proto navrhuji, aby se v rámci posouzení vlivů na životní prostředí stanovila jako omezující faktor pro letecký provoz podmínka, že by nebylo zhoršováno životní prostředí v obcích v okolí letiště oproti stavu současnému. V návaznosti na to navrhuji umožňovat zvyšování provozu na základě zlepšování technických parametrů letadel ( snížení specifické hlučnosti ) a pouze v tom případě, že se prokazatelně nezhorší životní prostředí dotčeného území. Pokud nebude další rozšiřování letiště Ruzyně podmíněno nezhoršováním životního prostředí dotčeného území, není toto rozšiřování nejen v zájmu obyvatel dotčeného území, ale ani v zájmu obyvatel celé Prahy.

2. V kapitole D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických, nejsou tyto vůbec vyhodnoceny. V současnosti je předmětné území Nebušic, Šáreckého potoka, Lysolaj, Suchdola a dalších obcí charakterizováno hodnotným bydlením na okraji města v kontaktu s okolními přírodními lokalitami a harmonickou neurbanizovanou příměstskou kulturní krajinou. Není vyhodnoceno, jak by posuzovaný záměr, zejména zvýšená hlučnost a další negativní dopady leteckého provozu mimo jiné i omezující režim ochranného hlukového pásma, ovlivnil sociální aspekty. Chceme snad, aby na území dotčeném leteckým provozem byla za pár let pouze industriální zóna, sousedící s „bývalými“ unikátními přírodními lokalitami a rozvojový potenciál hodnotného bydlení a stávající i další možné rekreační hodnoty území byly zmařeny? Domnívám se, že tato skutečnost by se dotkla nejen občanů dotčených území, ale potažmo i ostatních Pražanů majících v oblibě aktivní život v přírodě a při sportu. I ve vztahu k výše uvedenému musím konstatovat, že v dokumentaci jsou rovněž špatně vyhodnoceny počty dotčených obyvatel, což ovlivňuje i vyhodnocení zdravotních rizik, přičemž nejsou uvažovány významné školní komplexy jako je Zemědělská univerzita v Suchdole, Mezinárodní škola v Nebušicích, jakož i další školy a předškolní zařízení v postiženém území.
3. Vyjadřuji zásadní nesouhlas se závěrem D.II.1 (str. 212), že „z hlediska vlivů na přírodu je nejvýznamnějším dopadem ( impaktem) kácení prvků dřevin ( v areálu stavby )...“, a dále zásadně nesouhlasím se závěrem, že „z hlediska vlivů na ostatní složky životního prostředí(...) lze záměr označit z hlediska velikosti za malý až málo významný, z hlediska významnosti vlivů za málo významný“.

V kontextu s tím, jak významnou stavbou se zpracovaná dokumentace zabývá, mám nepřekonatelné pochybnosti o tom, zda byla tato zpracována s náležitou péčí, průkazně, úplně a ve všech souvislostech. Proto v návaznosti na výše uvedené výhrady, jejichž výčet by mohl být ještě rozsáhlejší, žádám MŽP, aby jako vrcholný orgán státní správy, uložila investorovi doplnění a přepracování předmětné dokumentace.

Děkuji vám za pochopení  
a jsem s pozdravem/  
  
JUDr. Irena Viková s rodinou