



MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

P

Došlo dne/
čas příjezdu

- 4 - 02 - 2008

Došlo dne/
čas příjezdu

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivu na životní prostředí a IPPC
Vršovická 65
101 00 Praha 10

Číslo jednání

8661

EVN

08

V Praze dne 31. 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)

K výše uvedené dokumentaci vlivů výstavby a provozu nové přistávací dráhy na letišti v Ruzyni se vyjadřuji takto:

1. Zásadně se ohrazuji 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 L_{Aeq} 60 dB ve dne a 50 dB v noci). Dotčená území navíc slouží k rekreaci i k relaxaci občanům celé Prahy. Hlukem z letadel budou v případě výstavby nové letecké dráhy silně dotčeny mimo jiné i přírodní rezervace Divoká Šárka a Přírodní památka Obora Hvězda. Realizací nové dráhy (jak vyplývá z kontrolních měření Přílohy 13 Dodatek A), by byla ovlivněna nejen přírodní hodnota těchto přírodních rezervací, ale častými přelety v bezprostřední blízkosti těchto rezervací i jejich hodnota rekreační. Dokumentace vliv hluku na chráněná území zcela pomíjí.

2. Zásadní připomínku mám rovněž ke skutečnosti, že dokumentace neposuzuje provoz ve smyslu zákona 100/2001 Sb., ale pouze stav při uvedení nové dráhy do provozu. Na tomto základě nelze kvalifikovaně posoudit vliv na zdraví obyvatel u tohoto prokazatelně dlouhodobého záměru. Hluková studie v dokumentaci se vztahuje k výchozímu roku zprovoznění nové dráhy RWY 06R/24L, tedy k roku 2012. Počet letadel přitom již v současné době každoročně roste více než je předpoklad, hluková zátěž tedy bude např. v roce 2020 podstatně větší 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 této i v minulé studii. Pouze je řečeno, že po vybudování plánované RWY06R/24L bude kapacita drah odpovídat kapacitě odbavovací části letiště. Pokud bude růst cestujících pokračovat stejným tempem jako doposud, bude navýšení počtu pohybu letadel v roce 2012 vyšší o 7% a v roce 2020 o celých 49% než je odhad v předkládané studii! Nárůst hluku bude tedy vyšší, než dokumentace předkládá, a to i když budou v provozu méně hlučná letadla.

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. Z dokumentace vyplývá, že při uskutečnění výstavby nové dráhy bude počet osob zasažených hlukem nižší, než v případě kdy se tato stavba realizovat nebude. Domnívám se však, že tento údaj je nepřesný a hrubě zkreslený. Autoři zprávy zcela vynechali studenty a zaměstnance České zemědělské univerzity, konkrétně cca 20 000 studentů pro denní dobu (k 1.10. 2006 bylo zapsaných studentů celkem 17 759) a cca 2 200 studentů na koleji pro noční dobu. Tyto osoby je s ohledem na délku studia nutno považovat za stálé obyvatele.

Navíc dle nařízení vlády ze dne 15.března 2006 je pro studium ekvivalentní hluk 50 dB, což v navrženém ochranném hlukovém pásmu v žádném případě nelze zajistit. Z přílohy 13, detail mapy pro Suchdol, dokument *prilohab3.pdf*, je jasně vidět, že nejvíce je zasažena právě oblast, kde univerzita má pokusná pole, koleje a budovy a dle předložené studie je oblast zasažena hlukem nad 60 dB v ekvivalentní denní době. O maximální úrovni hluku to však nic nevyovídá. Tato maximální hodnota bude jistě rušit výuku nejen na pokusných polích a sklenících ale i uvnitř v budovách.

Dokumentace rovněž zcela pomíjí občany Prahy 6 – dolního Sedlce, ačkoliv ten rovněž leží v navrhovaném ochranném hlukovém pásmu. Pro tuto část nebyly vypracovány žádné hlukové studie týkající se provozu letadel, aut ani železnice, která tímto územím prochází.

5. Výstavbu nové paralelní letecké dráhy a vyhlášení ochranného hlukového pásma nad přilehlým územím považuji za hrubý zásah do vlastnických práv zdejších občanů. V dokumentaci se na str. 211 tvrdí, že se ceny nemovitostí po výstavbě nezmění, což autor dokládá příkladem obce Hostivice. Tato obec se ale v současné době v ochranném hlukovém pásmu nenachází! Vzhledem k zásadním omezením souvisejícím s jeho zavedením, jako je zákaz nové výstavby a rekonstrukce stávajících objektů bez souhlasu letiště, omezení výstavby určené k trvalému bydlení apod., si lze jen těžko představit, že ceny nemovitostí tímto nebudou negativně zasaženy. Vyznění zprávy je tedy v tomto hledu opět hrubě zkreslující a účelové. Rovněž považuji za absurdní, aby byli obyvatelé v navrhovaném ochranném hlukovém pásmu omezováni při nutné rekonstrukci či nové výstavbě subjektem, který je po plánované výstavbě dráhy sám zdrojem nadlimitní hlukové zátěže.

Jako nepřijatelné se mi dále jeví doporučení uváděné na str.189 pro OHP, ze kterého vyplývá, že nelze provést rozsáhlou rekonstrukci České zemědělské univerzity, což v budoucnu znamená nemožnost rozšíření studijních a kolejních prostor. Jsem navíc přesvědčena, že nelze akceptovat, aby zemědělské plochy a práce při nich v rámci výuky byly ovlivněny hlukem.

6. Dokumentace dále zcela postrádá časovou provázanost výstavby nové dráhy s kapacitní dopravou na letiště (železnice, metro) a s tím související posouzení zvýšení provozu z hlediska vlivu na životní prostředí. Je více než zřejmé, že již tak hustý provoz na ulici Evropská, se ještě zvýší. Avizované řešení (str.223) zvýšit kapacitu autobusů do stanice Zličín vede ke stanici metra, které je však od centra, kam směřuje většina návštěvníků, mnohem dále než stanice Dejvická.

7. Autoři dokumentace naprosto pomínuli posouzení rizika havárií letadel na území kolem letiště při přistání a odletu a jejich řešení. Je přitom téměř všeobecně známou skutečností, že na Suchdole již k podobné havárii došlo.

8. Domnívám se dále, že při posuzování vlivu na životní prostředí a na zdraví občanů, jsou

údaje uvádějící průměrné hodnoty hluku zavádějící. Tento model zůstává pouze teoretickým modelem a nepočítá se skutečným hlukem ze skutečného provozu. Průměrná hodnota nijak nezohledňuje např. dopravní špičky a nevypovídá dostatečně věrohodně o tom, jak budou obyvatelé dotčených obcí hlukem letadel skutečně obtěžováni. Pro noční provoz je tento postup ještě více zkreslující. Zvláště noční hluk by měl být posuzován maximálními hodnotami, jelikož pro spánkový režim je kolísání hluku výrazně škodlivější. Z toho vyplývají i vyšší zdravotní rizika.

9. Za velmi závažnou a problematickou považuji v souvislosti s režimem letiště a s provozem leteckých drah rovněž nadcházející transformaci současného Letiště Praha, s.p. na akciovou společnost a jeho následnou privatizaci. Soukromý subjekt disponující tak rozsáhlými pravomocemi v rámci ochranného hlukového pásma a při provozu leteckých drah vůbec považuji za velmi nežádoucí, až nebezpečný. Především proto, že neexistují žádné garance či záruky, že bude dodržovat alespoň to minimum omezení stanovené příslušnými předpisy, a že tu jsou téměř mizivé možnosti, jak se proti případnému zneužití nebo porušení těchto předpisů bránit.

Jednou z možností je stanovit pro letiště Praha Ruzyně v rámci posuzování vlivů na životní prostředí limit provozu, který by nepůsobil nadlimitní hluk v již v 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). Ministerstvo životního prostředí by mělo předložit návrh požadující, aby dodržení takového limitu provozu bylo garantováno vládou republiky a bylo základní podmínkou při ohlášené privatizaci Letiště Praha, s.p.

10. Jsem přesvědčena o tom, že výstavbou nové paralelní dráhy by bylo výrazně zasaženo jednak do vlastnických práv obyvatel nacházejících se v ochranném hlukovém pásmu a jednak do jejich práva na zdravé životní prostředí. Obě tato práva jsou přitom garantována Ústavou České republiky a Listinou základních práv a svobod, která je součástí ústavního pořádku, tedy předpisy nejvyšší právní síly.

Přestože chápu rozvoj turistického ruchu a s ním spojenou nutnost se tomuto rozvoji přizpůsobit, považuji za zcela nepřijatelné, aby tím byli takto markantním způsobem postiženi občané Prahy. Lze navíc předpokládat, že se v budoucnu budou nároky na leteckou přepravu nadále zvyšovat, a tato problematika bude vyžadovat systémové řešení. Letiště nacházející se v tak těsné blízkosti hustě obydlených oblastí se jeví jako naprosto nevyhovující. Dle mého názoru by bylo žádoucí zaměřit se již nyní na alternativní řešení, jako je např. využití a přebudování menších letišť v blízkosti Prahy.

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 požaduji její vrácení předkladateli k přepracování.


JUDr. Tereza Ziková