



4
710

Ministerstvo životního prostředí
Odbor vlivů na životní prostředí a IPPC
Vršovická 65
100 10 Praha 10

Číslo dok. 9288
Číslo přílohy 2
Číslo jednací 244
08

Věc :

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

Zásadní připomínky k dokumentaci RWY EIA 2007 :

1) Posouzení EIA je koncipované jen do roku 2012 se stanoveným objemem přepravy podle prognózy 15,4 miliónu cestujících . Některé podklady (např. zatížení silniční sítě) je k roku 2013. Jenže nová RWY by nefungovala jen v roce uvedení do provozu a jistě by byla snaha využít co nejvíce již existující kapacity terminálů pro odbavení cestujících (cca 24 miliónů cestujících), již existující kapacity pro odbavení nákladů a pošty (CARGO =200 000 tun /rok) a nové uspořádání dráhového systému, které právě zásadní zvýšení umožňuje. Odůvodnění, že budoucí zvýšení provozu v roce 2012 by podléhalo novému posouzení EIA, je falešné. Podle zákona to musí být provedeno při zvýšení kapacity o 25 %. Nelze vyloučit, že v budoucnu by mohl provozovatel letiště hlásit meziroční nárůsty (do 10%), a tak postupně významně zvýšit kapacitu bez nové EIA.

Proto požadujeme, aby posouzení vlivů na životní prostředí bylo provedeno minimálně ke stavu v roce 2020, tedy podle prognózy pro kapacitu 21,2 miliónu cestujících , resp. 275 000 pohybů letadel za rok, tedy pro stav, který je zcela reálně uvažován.

Požadujeme, aby byl také posouzen letecký provoz, který by zajišťoval plné využití již existujících přepravních kapacit letiště (terminály a CARGO), a to ve všech možných variantách.

2) Požadujeme, aby pro Letiště Praha Ruzyně byl v rámci posuzování vlivů na životní prostředí stanoven závazný celkový a neměnný limit provozu, který by nepůsobil nadlimitní hluk v již nyní obydlených oblastech. 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).

3) Požadujeme, aby bylo provedeno vyhodnocení vlivů na životní prostředí provozu , který umožňuje nynější dráhový systém v porovnání s provozem, jež by umožnil navrhovaný dráhový systém s paralelní RWY a to se zásadním přihlédnutím na hlučnost (tím na snížení kvality života místních obyvatel)

4) Dále se domníváme, že posouzení působení hluku je předloženou dokumentací uvažováno pouze schematicky a plošně, bez zohlednění konfigurace terénu, což nepostihuje reálný stav prostředí a nepodává hodnověrné informace o možných intenzitách hluku na celém postiženém území a v jednotlivých sídelních útvarech, a tedy ani možných dopadech na životní prostředí a zejména na zdraví obyvatel. Proto s ním důrazně nesouhlasíme.

5) Nesouhlasíme s tím co je uvedeno na str.211, že „vliv letiště na cenové úrovně související se stávajícími nemovitostmi postavenými před znalostí o možném rozšiřování letiště teoreticky závisí na funkci využití dotyčného pozemku a stavby. Zatím co cenový nárůst jednotek s charakterem průmyslové nebo obchodní zóny je jednoznačný, u jednotek s jiným charakterem minimálně nelze hovořit o poklesu.“ Co se týká staveb pro bydlení, je to tvrzení hrubě neodpovídající realitě. V hlukově zatížených oblastech výrazně klesá cena nemovitostí pro bydlení. Není jasné, co je myšleno pojmem „ před znalostí o možném rozšiřování letiště“? O jaký rok, o jaký úřední akt by se mělo jednat? Existence letiště jako takového je známa již dlouho, ale neregulovaná, resp. nelimitovaná kapacita provozu (která si vynucuje realizaci paralelní RWY) narůstá tempem, které i v současné době není přesně odhadováno.

6) Z dokumentace vyplývá, že nebyl vyhodnocen možný vliv na zoologickou zahradu. Požadujeme vyhodnocení možného vlivu RWY na zoologickou zahradu.

7) Nesouhlasíme se závěrem D.II.1 (str. 212), že „krátkodobé i dlouhodobé imisní příspěvky řešení škodlivin budou mít nízký až zanedbatelný vliv na související akutní a chronické zdravotní obtíže a nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo v oblasti nejbližší obytné zástavby s výjimkou PM10 a BaP, kde zvýšené zdravotní riziko představuje stávající zvýšené imisní pozadí“.

Již v současné době jsme obtěžováni zvýšeným hlukem způsobeným leteckým provozem a to hlavně při pobytu na zahradě našeho rodinného domu a při procházkách v nejbližším okolí našeho bydliště. Máme obavy z možných zdravotních rizik a následných dopadů na naše zdraví: tomuto nás vede i zdravotní stav našeho syna, který trpí častými astmatickými záchvaty a dcery trpící migrénou dle našich informací nejsou v našem okolí jedini, máme obavy z možného zhoršení zdravotního stavu jejich i našeho. A v poslední řadě nám velmi vadí i snížení ceny nemovitosti a pozemku v souvislosti se zamýšleným rozšířením provozu Letiště Ruzyně Praha. Žádáme proto k přihlédnutí k našim požadavkům k novému posouzení dokumentace a doplnění vyhodnocení rizik s touto stavbou spojených.

V Praze dne 1. února 2008

manželé
Čeněk Krejčí a Daniela Krejčová