

Ministerstvo životního prostředí  
odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC  
Vršovická 65,  
100 10 Praha 10



MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ  
P

Dokladová  
čas přílohy: 7-02-2008

9954

JENNY

4  
7/10

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

**Stanovisko manželů Veroniky a Miloše Růžičkových**

Nesouhlasíme se záměrem předkladatele a s dokumentací zejména z těchto níže uvedených důvodů:

**1. hluková zátěž a negativní dopady souběhu paralelní dráhy a a dopravních zátěží na životní prostředí severního okraje Prahy**

- MČ stále více negativně zatěžují:
- a) hlukové a emisní vlivy rychlostní komunikace Činovecká, která stále nemá žádné hlukové odclonění od okolní obytné zástavby (v rozporu s technickými standardy),
  - b) hlukové a emisní vlivy dálnice D7 (směr Teplice),
  - c) hlukové a emisní vlivy dopravy směřující do obchodního centra Globus a do stále rostoucího OC Letňany (největší v ČR),
  - d) výstavba s.z. a s. části kapacitního, rychlostního vnějšího městského okruhu
  - e) vedle aktivit letiště Ruzyně zasáhnou v brzké době MČ a celý severní okraj Prahy také komerční aktivity majitelů letišť Vodochody, Letňany a Kbely.

**2. výhrady proti kritériím kategorizace území a žádost o přeřazení**

Žádáme MČ Dáblice přeřadit do kategorie B.  
Na základě předmětné dokumentace a oponentní dokumentace lze konstatovat, že skutečná kapacita provozu, četnost přeletů a dráhy letadel zasáhnou MČ mnohem více a výrazněji, než je deklarovaný odhad – předpoklad. Zvýší se rozptyl trajektorií a také četnost letů obřích osobních a nákladních letadel, které hlukovou zátěž MČ ještě umocní.

Je evidentní, že navrhovaná paralelní dráha přivede další sestupující letadla nad severní část MČ Dáblice.

MČ Dáblice, jejíž zastavěná obytná část je vzdálena 1500-2000 metrů od současné trajektorie, je již dnes vystavena přeletům letadel nalétávajících na trajektorii z jihu a jihovýchodu. Tento stav by se výstavbou nové dráhy ještě zhoršil. Z těchto důvodů nesouhlasíme, aby MČ Dáblice byla opomíjena jako oblast, u níž není nutné zvažovat negativní dopady realizace záměru.

Dokumentace také nezohledňuje skutečnost, že se obytná zóna MČ Dáblice rozprostírá na území o nadmořské výšce v rozmezí 250-330 m. Zástavba výše položené části obce s nadmořskou výškou v rozmezí 290-330m se nachází přibližně o 30 metrů výše než srovnatelné části sousední obce blíže k letišti, Dolních Chaber. Vzhledem k tomu, že Dáblice jsou vzdáleny od Dolních Chaber cca 2km, lze předpokládat, že výška sestupujícího letadla nad uvedenou částí Dáblic nebude o mnoho větší než výška nad Dolními Chabry.

Dokumentace rovněž nebere v úvahu skutečnost, že v místech výše položených a otevřených směrem k letovému koridoru (hladký povrch bez přirozených i umělých bariér a členění, které by hlukové vlny rozbíjelo) je působení hluku významně větší než v polohách rovinných nebo údolních – členitých (např. D.Chabry a jejich Draháňské údolí). Právě takovou polohu má výše situovaná část MČ Dáblice rozkládající se na svahu přivráceném k stávající i plánované letové dráze.

Žádáme, aby všechny výše uvedené hlukové faktory byly, v souladu s ustanoveními zák.č. 100/2001 Sb. ukládajícími přihlížet ke kumulativní či synergické povaze negativních vlivů, zohledněny při posuzování dopadu záměru na životní prostředí MČ Dábllice.

### 3. požadavek na vypracování hlukové studie

Dokumentace při kategorizaci jednotlivých oblastí nepodává—s výjimkou kritéria maximální vzdálenosti 14km od středu letiště—další skutečnosti, podle nichž by bylo oprávněné MČ Dábllice, nalézající se pouhých 16 km od středu letiště, jednoznačně zařadit do *kategorie C*. Na základě výše uvedených skutečností žádáme, aby pro prostor MČ Dábllice byla zpracována hluková studie, která by přihlédla k aktuálnímu i předpokládanému celkovému hlukovému zatížení. Studie by také neměla vycházet pouze z dvojrozměrného modelu, ale měla by pomocí 3D modelu postihnout míru hluku generovaného zamýšleným rozšířením leteckého provozu také ve vztahu k výše uvedeným charakteristikám terénu obce.

### 4. studie rizik náhodného a cíleného pádu letadla

Přistávací trajektorie paralelní dráhy bude v prostoru MČ Dábllice vést nad tělesem rozsáhlé aktivní skládky Dábllice a velmi ekologicky problematické skládky Dolní Chabry (stejný objem jako v Dábllicích, ale zcela neznámého odpadu). Případný pád letadla na těleso skládky by způsobil jen obtížně uhasitelný požár s nedozírnými následky. Zcela reálné jsou v takovém případě i další poruchy - narušení izolací a technologií skládky atp., které by znamenaly velmi vážný ekologický problém a přímé ohrožení obyvatel a přírody. Vzhledem k povaze odpadu, který skládky obsahují, v případě požáru hrozí mimo jiné reálné nebezpečí zamoření rozsáhlého území nebezpečnými zplodinami. Dokumentace toto nebezpečí neuvažuje. Při přeletěch letadel z jihu je rovněž ohrožena vodárna –hlavní přivaděč pitné vody pro Prahu. V dokumentaci není možnost letecké havárie v tomto prostoru vůbec zmíněna a uvažována.

Požadujeme doplnění dokumentace o komplexní studii zvažující riziko havárie v prostoru MČ Dábllice, která bude brát v úvahu všechny existující i připravované letecké koridory a pády či havárie všech letadel, ať již budou obslouženy z Ruzyně, Vodochod, Letňan nebo Kbel.

### 5. Požadavek na komplexní řešení letecké dopravy nad Prahou a jejím okolím

Analogicky se strategickým plánováním dálniční a silniční sítě ČR a s projektováním územního plánu hl.m.Prahy, žádáme vypracovat komplexní projekt letecké dopravy a leteckého prostoru nad Prahou, stanovit parametry a maximální limity pro velikost této dopravy ve vztahu k únosnosti zátěže, kterou bude možné nad hlavním městem připustit. A teprve tento koncept promítnout do územního plánování Prahy. Vždyť plánujete nenávratně prodat (nebo se již v jiných případech stalo) vzdušný prostor nad hlavami desetitisíců, stotisíců obyvatel a návštěvníků Prahy ke komerčnímu využití „několika“ jednotlivců resp. privátních subjektů.

### 6. Posouzení vlivu záměru k předpokládanému stavu v roce 2020

Posuzování dopadů nové přistávací dráhy ve vztahu k míře provozu v roce 2012 nebere v úvahu skutečnost, že realizace záměru umožní další nárůst leteckého provozu po roce 2012, jehož parametry však nejsou při současném posuzování vlivu záměru na životní prostředí

zohledněny. V budoucnu by mohl provozovatel letiště zvyšovat meziročně letecký provoz, aniž by se byl nucen usilovat o schválení navýšení provozu v novém řízení EIA. V zájmu zamezení nekontrolovatelnému nárůstu leteckého provozu v blízké budoucnosti požadujeme, aby posouzení vlivů na životní prostředí bylo již nyní provedeno minimálně k předpokládanému stavu pro rok 2020. Prognóza pro rok 2020 předpokládá kapacitu 21,2 miliónů cestujících resp. 275 000 pohybů letadel za rok, což je stav, jehož dosažení již umožní právě výstavba posuzované dráhy RWY.

#### 7) Negativní dopady záměru na hl.m. Prahu i MČ Ďáblice

Záměr vychází ze zavádějícího předpokladu, že zvětšování kapacit letiště napomáhá především turistickému ruchu. Dokumentace zamlčuje skutečnost, že realizace záměru bude znamenat především masivní nárůst letů transferových a nákladních. Takový vývoj není žádoucí, zvýšení návštěvnosti severní části Prahy turisty, ani občany Prahy nepřinese, rekreační a ekologické funkce ploch (Stromovka – Troja – Čimický a Ďáblický háj jedním směrem a Troja – břehy Vltavy ven z Prahy směrem druhým) budou subjektivními i objektivními negativními vlivy dále oslabovány a devastovány.

Jednoznačně také souhlasíme s nálezem senátu Nejvyššího správního soudu, který v jiné kauze (výstavba větrných elektráren) došel k závěru, že důležitější než ekonomický přínos staveb je dopad na krajinu: "Ekonomickou stránku věci nelze vyvyšovat nad vlastní předmět řízení, tedy zachování hodnot krajiny a harmonického měřítka v krajině. Jde o otázku podružnou, která nemůže hrát v případech významného dotčení krajinného rázu rozhodující roli,"

*(citace z rozhodnutí senátu NSS s předsedou Vojtěchem Šimíčkem).*

Situace růstu letecké zátěže nad Prahou a okolím je v tomto smyslu zcela analogická.

Žádáme, aby tato skutečnost byla zohledněna při úpravách územního plánu a vedle změn ve prospěch letecké dopravy na severu Prahy byly úměrně tomu provedeny také změny ve prospěch eliminace negativních vlivů letecké dopravy na ekologické, ochranné, hygienické a rekreační funkce v postižených oblastech – vč. MČ Ďáblice.

#### 8) variantní návrh

Ve světle předvídatelných negativních dopadů na životní prostředí rozsáhlé oblasti severozápadního a severního okraje Prahy a s poukazem na problematičnost požadavku po razantním navyšování kapacity letiště Ruzyně i dalších pražských letišť, žádáme, aby byl jako varianta posuzovaného záměru vypracován plán přeměny Letiště Praha Ruzyně na letiště městského typu ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES ze dne 26. března 2002 (čl. 2, písm. b). Žádáme, aby součástí variantního řešení byl návrh, podle něž by dodržení limitu provozu vyplývajícího z nového statutu letiště, bylo garantováno vládou jako základní podmínka plánované privatizace s.p. Letiště Praha.

V Ďáblicích dne 2.2.2008



Veronika Růžičková, Miloš Růžička

