

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

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

5 02 2008



MIZPP00H0IIG

Číslo jednání: 9286 Praha, 28.1.2008

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

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

Zásadně nesouhlasím se záměrem Letiště Praha-Ruzyně provozovat novou přistávací dráhu RWY 06R/24L a stát se tak intenzivním překladištěm zboží a přestupní letovou stanicí. Ohrazuji se proti zvýšení hlukové zátěže na klidné území, které slouží k bydlení, studiu a rekreaci. Vyjadřuji hluboké politování nad způsobem, jakým se zachází s občany této demokratické země. Již v současné době se cítím hrubě obtěžován hlukem z provozu letiště. Můj rodinný dům není v oblasti, která se bere do výčtu současně zatěžovaných osob.

Považuji za porušení mých občanských a lidských práv to, že podnikatelský subjekt Letiště Praha, s.p. vyhláší omezující pravidla pro můj soukromý život vyplývající z jeho podnikatelských záměrů. Omezení by mělo platit obráceně: letiště nesmí překročit hladinu akustické energie překračující zdravotní rizika pro trvale obydlenou oblast. Chráněni by měli být lidé, ne letiště! Zákon č. 544/2005Sb., kterým se prohlašuje nová paralelní dráha za veřejný zájem s ohledem na plánovanou privatizaci chrání především zájem podnikatelský. Má Praha ustupovat komerčním zájmům letiště, nebo naopak letiště se přizpůsobit charakteru a potřebám Prahy? Veřejná prospěšnost letiště má svůj limit a neregulovaný růst způsobí Praze významné škody. Je opravdu nezbytné, aby se právě pražské letiště stalo evropským překladištěm zboží a transiitní stanicí?

Hluková studie v dokumentaci se vztahuje k výchozímu roku zprovoznění nové dráhy RWY 06R/24L, tj. v roce 2012, ačkoliv každoročně roste počet letadel více, než je předpoklad, a tedy bude např. v roce 2020 podstatně větší hluková zátěž 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 předkládané v minulé studii.** Pouze je řečeno, že po vybudování plánované RWY06R/24L bude kapacita drah odpovídat kapacitě odbavovací části letiště. Pokud se zachová růst cestujících 7,42% ročně (mezi roky 2005-6 a 2006-7), pak v roce 2012 to bude již 17,79 mil., v roce 2020 31,54 mil. V roce 2007 to bylo 12,44 mil. Navýšení počtu pohybu letadel bude v roce 2012 o 7% vyšší a v roce 2020 o 49% vyšší, než je odhad v předkládané dokumentaci (příloha 13 str.39). Tedy i nárůst hluku bude vyšší, než dokumentace předkládá, i když budou v provozu méně hlučná letadla.

V dokumentaci se na str.211 tvrdí, že ceny nemovitostí se po výstavbě nezmění. Hodnota mého rodinného domu, jehož jsem vlastníkem a v němž bydlím, klesla vlivem dramatického nárůstu leteckého provozu významně na ceně. Ze zdravotních důvodů hluk velmi těžko snáším, přičemž za takto znehodnocenou nemovitost nedostanu dost peněz na nákup srovnatelného domu, a jsem tedy nucen trpět zdravotními potížemi způsobenými zvýšenou hladinou hluku. Trpím únavou, nedostatkem spánku, snížením výkonnosti, paměti a pozornosti. Noční provoz letiště Ruzyně je několikrát vyšší, než je doporučení Světové zdravotnické organizace. Metodický návod Ministerstva zdravotnictví účelově změnil vládní nařízení č. 148/2006Sb. na průměr akustického tlaku za 6 měsíců, čímž umožňuje překračování hlukových limitů. Výpočty, které vznikly podle Metodického návodu MZ jsou podhodnoceny a proto žádám o jejich přepracování nezávislým subjektem. Úpravy výpočtu ekvivalentní hladiny akustického tlaku zvýhodňují letiště. Je nám upíráno právo užívat náš dům a zahradu, kde se vyskytuje úroveň hluku vyšší, než připouští platná hygienická norma a tak je ohrožováno naše zdraví. Na mé opakované stížnosti letiště Ruzyně

opakovaně poskytovalo zavádějící a navzájem si odporující informace a reagovalo tak, že nenese žádnou odpovědnost.


Noční hluk by měl být posuzován maximální hodnotou, ne průměrem. Kolísání hluku je pro režim spánku významně škodlivější než hluk rovnoměrný, a tedy i zdravotní rizika jsou významně vyšší, což zprůměrování lživě překrývá. Např. nezávislá hluková studie v našem domě uvádí: "Ekvivalentní hladina akustického tlaku A naměřené na venkovní terase nesplňuje denní ani noční hygienický limit v chráněném venkovním prostoru staveb pro hluk z letecké dopravy." Podobně jako my je neúměrným nárůstem letecké dopravy v Praze postiženo tisíce obyvatel, daňových poplatníků. Stát naše základní lidské právo na ochranu zdraví a majetku nechrání.

Žádám, aby pro Letiště Praha Ruzyně byl v rámci posuzování vlivů na životní prostředí stanoven limit provozu, který by nepůsobil nadlimitní hluk v obydlených oblastech, a aby toto letiště ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES ze dne 26. března 2002 bylo vedeno jako letiště městského typu. 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.

Nesouhlasím se závěrem D.II.1 (str.212), že nedojde k významnější změně imisní zátěže a žádám o její přepracování.

Přesto, že sám služebně létám poměrně často, nejsem přesvědčen o nezbytnosti výstavby nové RWY na letišti Praha-Ruzyně. Je evidentní, že letecká nákladní a transitní doprava může být kvalitně provozována z jiných letišť ČR (např. Pardubice, Milovice).

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.



.....
Mgr. Pavel Cetkovský