



8309/ENV/08

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
710Datum dne/
čas přijetí:

-1 -02- 2008

Počet listů/
příloh:

Číslo jednací:

Ing. Jaroslava Honová

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC

Ministerstvo životního prostředí

Vršovická 65

100 10 Praha 10 - Vršovice

Praha, 28.1.2008

Re: PARALELNÍ RWY 06R/24L, LETIŠTĚ PRAHA – RUZYNĚ**Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí**

Výstavba navrhované nové dráhy RWY má řešit zvýšení kapacity letiště Praha – Ruzyně při trvale stoupajících nárocích na leteckou dopravu. Vzhledem k situaci v oblasti letiště a blízkém okolí se navrhovateli jeví jako nejvýhodnější, respektive jediné možné řešení, výstavba nové RWY 06R/24L, která bude paralelní s dosud nejvíce využívanou dráhou RWY 06L/24R a lokalizovaná od ní 1525 m jižně, t.j. směrem k centru Prahy. Lokalizace severně od této dráhy není možná, protože zde by se do oblasti plánované dráhy nebo její těsné blízkosti dostaly obce Kněževes, Dobrovíz a Hostouň. Dráha jiná než paralelní nebo v menším odstupu od dráhy stávající by dostatečně nezvýšila kapacitu letiště a neodpovídá požadavkům moderního letectví. Pokud se do roku 2012 nezvýší kapacita letiště při trvalém nárůstu letecké dopravy, bude dle navrhovatele nutné přijmout řadu opatření, které ve svých důsledcích zvýší hlukovou zátěž obyvatel (přesunutí části provozu na jiné RWY, kde t.č. platí výrazné provozní omezení z důvodu hluku, zmírnění stávajícího omezení nočního provozu, apod.).

Výstavba a provoz nové navrhované dráhy RWY 06R/24L by zasáhly poměrně rozsáhlou oblast severozápadu Prahy, zahrnující řadu městských částí Prahy, okolních měst a obcí. Předložená dokumentace o hodnocení vlivu navrhovaného projektu na životní prostředí byla vypracovaná skupinou odborníků na základě dostupných informací, záměrů, prognóz a materiálů poskytnutých zadavatelem. Odhady a výpočty u většiny expertíz jsou provedeny na základě nejistých podkladů a předpokladů, a jejich výsledky, jak i sami autoři připouštějí, se mohou od skutečné reality lišit.

Hlavní problémy, které lze navrhovanému projektu vytknout, jsou následující:

1. Jednotlivé studie v daném projektu srovnávají stav, který nastane v roce 2012 při otevření nové dráhy RWY 06R/24L, se situací, která vznikne na letišti ve stejné době při zvyšování provozní kapacity za využití stávajícího systému drah, a nebere v úvahu další nepochybný vývoj.

Uvažovaná nová dráha RWY 06R/24L je pro Letiště Praha - Ruzyně jedinou možností jak (technicky) expandovat. Bez jejího vybudování, ale také po jejím vybudování, je na tomto letišti možné dále zvyšovat kapacitu jen provozními opatřeními. Základem navrhovaného projektu je tvrzení navrhovatele, že výstavba RWY 06R/24L, přestože nově exponuje obyvatele mnoha obcí všem negativním vlivům leteckého provozu, umožní usměrnění leteckého provozu tak, že jeho celkový

dopad na obyvatelstvo a krajinu nebude výrazněji horší, než kdyby tato dráha nebyla do roku 2012 vybudovaná. Při uvedení RWY 06R/24L do provozu se hluková zátěž v některých oblastech sníží na úkor jiných oblastí, předpokládaná regulační opatření by dále měla zaručit, že se nezvýší hluková zátěž v nočních hodinách. Vzhledem k tomu, že hustota leteckého provozu má trvale stoupající trend a navrhovaná dráha má umožnit další zvyšování kapacity letiště, lze se zákonitě domnívat, že od jejího otevření bude postupně stoupat provoz jak na ní, tak na ostatních dráhách, a dojde tak k rychle narůstajícímu poškození obyvatel a přírody, nyní však na daleko větším území, než kdyby tato dráha nebyla vybudovaná. Navrhovatel jednoznačně demonstruje svůj záměr zvyšovat kapacitu letiště snížením nebo stažením provozních opatření k omezení hluku, pokud nebude schváleno vybudování nové RWY dráhy, takže lze očekávat, že se ke stejnému přístupu uchýlí i po vybudování nové dráhy při snaze dále zvyšovat kapacitu letiště, a že veškerá proklamovaná opatření, na nichž přitom stojí odborné posudky, nemají v delším časovém horizontu žádnou záruku plnění.

2. Přímým důsledkem navrhovaného projektu je závažné ohrožení zdraví velké skupiny obyvatel.

Letecký provoz je především zdrojem výrazné hlukové zátěže obyvatel. Kromě přímého poškození sluchu představuje hluk významný stresový faktor a v narůstající řadě studií byla prokázána signifikantní souvislost mezi hlukovou zátěží v blízkosti letišť a rozvojem psychologických poruch a psychiatrických onemocnění, především u predisponovaných osob, poruchami spánku, poruchami kognitivních funkcí u dětí, zvýšeným rizikem vzniku hypertenze a dalšími zdravotními problémy. Adaptace na chronickou hlukovou zátěž je přitom velmi obtížná. V obcích zařazených do kategorie A, t.j. ležících v navrhovaném ochranném hlukovém pásmu, bude hluk dosahovat a přesahovat stanovené hygienické limity a současně hodnoty, které jsou ve studiích jednoznačně spojovány s přímým poškozením zdraví. Eventuelní stavební úpravy na domech nemohou danou situaci fakticky ovlivnit, obzvláště pokud budou chtít obyvatelé tohoto území dostát zásadám zdravého životního stylu s častým pobytem v přírodě a na čerstvém vzduchu, což byl pro mnohé z nich až dosud jeden z hlavních důvodů bydlení v dané lokalitě. I když je možné předpokládat, že u většiny obyvatel z území dotčeného hlukem a širšího okolí letiště (kategorie B a C) nemusí dojít k rozvoji závažné fyzické zdravotní poruchy v souvislosti s plánovaným projektem, už opakované obtěžování hlukem je v rozporu s vnímáním zdraví jako stavu tělesné, duševní a sociální pohody dle definice WHO.

Emise produkované leteckou dopravou obsahují spektrum různých látek a částic, z nichž mnoho patří mezi toxické a/nebo karcinogenní. Vzhledem ke stochastickému, bezprahovému, účinku karcinogenů pro ně neexistuje žádný bezpečný limit. Dané hygienické limity jsou smluvní hodnoty a mají orientační ráz při obecném doporučení pokud možno redukovat nebo alespoň nezvyšovat expozici obyvatel těmto látkám. Realizace navrhovaného projektu by v rozporu s tímto významně zvýšila koncentraci řady škodlivin v dané oblasti na úroveň dosahující nebo i přesahující hygienické limity a měla jasný negativní vliv jak na obyvatele, tak na životní prostředí na tomto území.

Závažný je problém znečištění prostředí hlukem a/nebo emisemi pocházejícími z různých zdrojů, o jejichž interakcích a efektu na lidský organismus máme stále nedostatečné informace. V daných lokalitách se jedná o kombinaci znečištění životního prostředí leteckou dopravou, pozemní dopravou, v malé míře i průmyslovým prostředím velkoměsta, přičemž řada projektů je teprve ve fázi přípravy

(silniční okruh kolem Prahy, změny v železniční a tramvajové dopravě), takže i při použití zavedených doporučených postupů hodnocení je výsledek jejich komplexního působení obtížně stanovitelný.

Evropská Unie, vědoma si závažnosti poškozování životního prostředí hlukem, vydala příslušné směrnice vyžadující monitorování hluku a vytvoření akčních plánů směřujících k jeho redukcí v městských aglomeracích, pozemní a letecké dopravě. Bohužel, navrhovaný projekt rozšiřující letiště a letecký provoz směrem k centru hlavního města je v přímém rozporu s těmito EU směrnicemi. Stejně tak je v rozporu s dalším dokumentem - strategickým přístupem EU pro zdraví, zdůrazňujícím zdraví jako prioritu ve všech politikách. Rozvoj letiště na úkor zhoršení zdravotního stavu skupiny obyvatel může být vnímán i jako krok proti Listině základních práv a svobod.

3. Navrhovaný projekt významným negativním způsobem postihne neživou i živou přírodu v dané lokalitě.

Tento negativní ekologický efekt vyplývá již z předložených studií, i když se ho jejich závěry snaží zlehčit. Oblast, která bude výstavbou a provozem nové dráhy postižená, zahrnuje několik přírodních chráněných celků a vyskytuje se zde řada chráněných druhů rostlin a živočichů. Patří mezi jednu z nejkrásnějších oblastí zeleně v regionu hlavního města, a představuje velmi oblíbenou rekreační oblast pro obyvatele celé Prahy. Navrhovaný projekt bude znamenat její faktickou likvidaci.

4. Sociálně-ekonomický dopad navrhovaného projektu na obyvatele v postižené oblasti bude stejně zdrcující jako postižení zdravotní a ekologické.

Ceny nemovitostí v oblasti ochranného hlukového pásma dramaticky poklesnou (viz např. ceny nemovitostí v obcích Přední Kopanina a Horoměřice v porovnání se zbytkem Prahy 6). Stavební uzávěra v oblasti znemožní její další rozvoj.


5. Předložené studie posuzující vliv daného projektu na obyvatele a životní prostředí, a především jejich závěry, nejsou objektivní.

Všechny předkládané posudky a studie byly vypracované pro zadavatele Letiště Praha - Ruzyně jím vybranými odborníky a znalci, jsou z velké části postaveny na podkladech, předpokladech a prognózách předložených zadavatelem a dávají prostor subjektivnímu hodnocení významnosti vlivu daného projektu na okolí. Obsahují nepřesnosti i hrubé chyby (např. se zdá velmi málo pravděpodobné, že by výstavba a provoz nové RWY dráhy, při předpokládaných intenzitách a frekvencích hluku, nebyly spojeny s produkcí vůbec žádných vibrací; udávané počty obyvatel postižených hlukem se neshodují s počty obyvatel v dané oblasti žijících, atd.) a je zřejmá snaha o zlehčování dopadu daného projektu na životní prostředí a obyvatele. Před případnou realizací projektu tohoto rozsahu a významu lze považovat za nezbytné posouzení jejího vlivu na životní prostředí skupinou nezávislých odborníků za použití všech dostupných aktuálních a objektivních informací.

Závěrem lze říct, že cílem předloženého projektu je rozvoj letiště v Praze - Ruzyni a letištní dopravy při současném významném poškození životního prostředí, zdraví a majetku obyvatel v okolních oblastech. Nebyl předložen žádný alternativní návrh, který by se snažil o racionální a komplexnější

řešení dané situace, spočívající např. v rozvážné regulaci nárůstu leteckého provozu a jeho negativního vlivu na životní prostředí, odklonu části leteckého provozu na jiná letiště v ČR, jejich rozšíření nebo případně i vybudování nového letiště v oblasti, kde dopad na obyvatele a krajinu bude minimalizovaný - dle příkladu jiných evropských měst a v souladu s doporučeními EU. Navrhovaný projekt však sleduje pouze vlastní ekonomické zájmy provozovatele letiště.

S pozdravem,


MUDr. Ludmila Boublíková