



MIZPP00H0159

Ministerstvo životního prostředí,
odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC
Vršovická 65, Praha 10, 100 01

V Hostivici 31.12.2008
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Dele / Del
čas příj.

- 5

02

2008

čet / čet
příj.

4

410

Číslo jednací

9292 JENVA 08

Věc: námitky a připomínky k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí záměru „ Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ (dle přílohy č. 4 zákona č. 100/01 Sb v platném znění) z prosince 2007

Jako občan, kterému není lhostejný v současné době projednávaný záměr výstavby tzv. Paralelní BIS dráhy podávám **námitky (protest) a připomínky k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí (kód záměru MZP090, textová část www.cenia.cz/EIA pod kódem záměru MZP090) z prosince 2007.**

Důvody mé námitky jsou následující:

Výstavba dráhy (tzv. „ BIS“ dráhy) se předpokládá v bezprostřední blízkosti města Hostivice jakož i v blízkosti dalších mnoha obcí hustě osídlené části regionu Prahy západ. Případná realizace takové stavby by následně nepochybně přinesla extrémně nepříznivý dopad (zejm. leteckého hluku) na životní prostředí regionu Hostivice (tj. města i jeho nejbližšího okolí) a zdraví obyvatel města. Tento fakt je v rozporu s paragr. 1 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, kde jsou definovány cíle a hlavní úkoly územního plánování tak, že „územní plánování vytváří předpoklady k zabezpečení trvalého souladu všech přírodních, civilizačních a kulturních hodnot v území, zejména se zřetelem na péči o životní prostředí a ochranu jeho hlavních složek- půdy, vody a ovzduší“. Navrženou paralelní dráhu směřující téměř přímo na stovky rodinných domků (v Hostivici) a tisíce obyvatel dalších obcí a také Prahy 6 nelze hodnotit jako řešení, které zabezpečuje soulad přírodních, civilizačních a kulturních hodnot území, neboť hodnoty životního prostředí (zejm. hodnoty přírodní i kulturní) absolutně nerespektuje. O hodnotě civilizační by se dalo rovněž pochybovat, neboť pod pojmem civilizace si lze jen těžko představit devastaci životního prostředí.

Hluk je , jak známo, jedním z nejškodlivějších fyzikálních faktorů, které nejvíce poškozují životní prostředí. Hluk má zcela průkazně vysoce škodlivý dopad na zdravotní stav obyvatel a je prokázáno, že dlouhodobá a opakovaná expozice hluku zvyšuje výrazně nemocnost, způsobuje nejrůznější neurologická onemocnění, neurózy, deprese, poruchy spánku, stresy, podílí se na vzniku vysokého krevního tlaku i dalších kardiovaskulárních onemocnění. Rovněž je prokázáno, že dlouhodobá expozice hluku zvyšuje v obytných oblastech počet úrazů a sebevražd. Nárůst ekvivalentní hladiny hluku A o 10dB se projeví 10-12% přírůstkem celkové nemocnosti.

Často se argumentuje termínem „ stavba ve veřejném zájmu“, ale ani tento argument nelze v tomto konkrétním případě akceptovat. Ve veřejném zájmu není přece devastace životního

prostředí a ohrožení zdraví velkého počtu obyvatel. Letecký hluk by postihl nejobydlenější části regionu (město Hostivice) i mnoho dalších obcí např. Jeneč, Chýni, Červený Újezd, Nebušice ...a mnoho dalších. Leteckou dráhu lze jednak nasměřovat jinam (než na nejobydlenější oblast regionu), a/nebo také lze část letecké dopravy přenést i do jiných regionů v ČR (okolí Ruzyně a obydlené části Prahy 6 a Prahy západ jsou již tak těžce poškozovány leteckou dopravou). Dráhu lze rovněž budovat jen jako přistávací, a tak alespoň částečně snížit negativní dopad na životní prostředí města Hostivice a ostatních dotčených obcí.

Plánovaná nová dráha je také v rozporu s hlavním smyslem a cílem územního plánování velkého územního celku (ÚP VÚC) Pražského regionu, tj. ochránit životní prostředí. Rovněž je v rozporu i se směrnicí Evropské unie „Evropská perspektiva územního rozvoje (ESDP), která si klade za cíl vyvážený a trvale udržitelný rozvoj, kde je jedním z dílčích cílů i zachování přírodního a kulturního dědictví. Navíc lze podle navrhovaného projektu dráhy (tak jak předkládá Česká správa letišť, s.p.) již dnes v některých parametrech vidět porušení zák. č. 100/2001 o posuzování vlivu na životní prostředí v platném znění.

Jsem přesvědčen, že Ministerstvo životního prostředí by nemělo pasivně přijímat současnou verzi navrhovaného územního plánu ÚP VÚC Pražského regionu resp. zejm. současnou verzi plánovaného projektu výstavby „BIS dráhy“ s cílem ochránit zdraví občanů nejen města Hostivice ale i mnoha obcí Prahy západ (patří k nejhustěji osídleným regionům v rámci celé ČR). Ministerstvo životního prostředí by mělo důsledně prosazovat jiné technické řešení, tj. např. realizaci dráhy v daleko větší vzdálenosti od hustě osídleného území, resp. v jiné lokalitě nebo v jiném regionu. Řešením by event. mohlo být i omezení provozu, tj. stávající RWY 06/24 bude přednostně využívána pro vzlety a přistání (pro proudová letadla bude pouze tato dráha) a nová RWY 06R/24L **pouze a výhradně pro přistání** (a to výhradně pro lehká letadla o hmotnosti menší než 9t a vrtulová letadla).

Jsou již dokonce slyšány názory, že v celé uvedené problematice už vůbec nejde o životní prostředí a aspekty zdraví obyvatelstva, ale o velké zisky některých zejm. stavebních firem (pozn. Česká správa letišť, s.p. předpokládá náklady na výstavbu nové dráhy 5-7 mld. Kč !!, jak uvádí webové stránky ČSL, www.csl.cz).

Domnívám se, že pro Ministerstvo životního prostředí by mělo být jednou z priorit ochrana životního prostředí i obyvatel jednoho z nejhustěji osídlených regionů. Je nutno si uvědomit, že **ochrana životního prostředí je veřejným zájmem, který si zaslouží vyšší právní ochrany než zájem výstavby nového dráhového systému letiště, byť by byl někým hodnocen jako veřejně prospěšná stavba.**

Dokonce se již hovoří o tom, že se jedná se o lukrativní stavební zakázku a nikoliv o veřejně prospěšnou stavbu !

A nyní jednotlivé připomínky k uvedené dokumentaci:

kapitola **D. Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí**

D. I. 1. Vlivy na obyvatelstvo

Zdravotní rizika, sociální a ekonomické důsledky

a) pro jednotlivé lokality

Hostivice

Z hlediska rušení spánku

- je zde konstatováno : ... z hlediska situace v leteckém provozu lze očekávat navýšení počtu exponovaných obyvatel v hladinách $L_n = 45$ až 55 dB , a to s realizací BIS.

Mělo by (domnívám se) ale také být uvedeno, že se počítá s hlukovým pásmem A alespoň v části Hostovic, tj. také $55 < L_{aeqD} < 70$ $L_A \max < 85$ a také B což je $45 < L_{aeqD} < 60$ $65 < L_{Amax} < 80$

Z hlediska obtěžování

je konstatováno

- z hlediska situace v leteckém provozu lze očekávat navýšení počtu exponovaných obyvatel v hladinách $L_{dvn} = 55$ až 65 dB, a to s realizací BIS (41 obyvatel)

Nechápu jak je možné, že je uvedeno pouze 41 obyvatel !!!!! Pokud vezmeme v úvahu jenom Litovice (což je část města Hostivice), tak zde žije na 2-3 tisíce obyvatel a téměř všichni žijí na rozhraní budoucího pásma A a B.

Jen připomínám, že velká část Litovic bezprostředně (stačí přejít přes ulici =komunikaci I/6, tj. několik málo metrů) sousedí s Jenečkem, což je (jak zmíněno v dokumentaci) naprosto kritická oblast z hlediska hluku. **Uvádím to na tomto místě takto polopaticky, jelikož se domnívám, že je v dokumentaci (jen doufám, že ne záměrně) zlehčována situace resp. snižován počet obyvatel, kterých se bude zcela katastrofálně týkat zhoršení životního prostředí**

Navíc v otázce hluku platí, že pro interpretaci jakýchkoliv závěrů je třeba mít na paměti, že hluk je bezprahová noxa a tudíž se shora uvedené výsledky vztahují na běžnou, exponovanou populaci. U citlivých skupin, zejména dětí a starších a nemocných osob, lze negativní účinky hluku očekávat i při nižších hladinách hluku v chráněných venkovních prostorech.

b) pro celkovou situaci v okolí letiště (str 142, 143)

Z hlediska rušení spánku

Pro hluk z leteckého provozu

- v roce 2012 s realizací BIS se očekává, že bude pravděpodobně rušeno 5353 obyvatel, z toho pravděpodobně 1 162 alespoň lehce a z tohotom počtu alespoň 484 vysoce (horní odhad).

Moje námitka a komentář: **tento bod b) snad nemohl zpracovatel dokumentace myslet vůbec vážně. Bud' autoři vůbec netuší kolik obyvatel žije v obcích, které budou nejvíce postiženy hlukem z nové BIS dráhy nebo to vědí ale v dokumentaci opět zlehčují situaci a snižují (opět doufám, že ne záměrně, ale pouze z neznalosti) počet obyvatel, kterým se zásadně zhorší životní prostředí. Doporučil bych autorům navštívit obce a poslouchat hluk, který je z leteckého provozu již dnes (kdy naštěstí ještě není nová letecká dráha v provozu). Nová dráha bude hlukem poškozovat zdraví několika desítkám tisíc obyvatel (jedná se o mnoho obcí od Nebušic přes část obyvatel Prahy 6, města Hostivice a mnoho obyvatel dalších obcí Prahy západ).**

Velmi tragikomicky působí rovněž jeden z uvedených závěrů v dokumentaci - cituji:

„ Ze shora uvedeného vyplývá, že v noční době, resp. z hlediska posouzení pravděpodobného počtu obyvatel s rušeným spánkem, je pro posuzované lokality zcela srovnatelný stav s nebo bez realizace nové dráhy“.

V závěru je dále zmíněno, cituji : Na základě všech výše uvedených skutečností jsou pro další projektovou přípravu záměru formulována následující doporučení
- na základě závěru akustické studie a studie vlivů záměru na veřejné zdraví vstoupí oznamovatel do jednání s majiteli 3 obytných objektů v lokalitách Na Samotě a Nad Jenečkem v k.ú. Hostivice a s majiteli objektů v lokalitě Na Padesátkíku, konečným výsledkem těchto jednání bude dohoda, bude-li to požadavek majitelů, o formě adekvátní náhrady za stavby bytové i nebytové, adekvátní náhrady za pozemky a porosty na nich rostoucí.

Moje připomínka: Město Hostivice v současné době nespadá do žádného hlukového pásma letiště. Nutno v této souvislosti zdůraznit, že **zátěž škodlivým hlukem (a nejen hlukem) spolu s vyhlášením hlukového pásma by znamenalo zásadní formu omezení vlastnictví.** Právě např. v Hostivici + v mnoha dalších dotčených obcích bylo v posledních 10-15 letech postaveno celkem **stovky a tisíce** nových převážně rodinných domů (majitelé investovali v průměru do jednoho domu 4-6 milionů korun) a po dostavbě dráhy lze očekávat, že ceny nemovitostí v obci klesnou.

Nebo-li skutečně se nejedná o pouhé 3 obytné domy. Ale o tisíce obyvatel, kterým bude muset stát (v případě, že připustí nesmyslnou realizaci nové BIS dráhy) nabídnout adekvátní náhrady a kompenzace za znehodnocení jejich nemovitostí a ohrožení jejich zdraví a životního prostředí. Objevují se informace, že řada renomovaných právních firem připravuje desítky žalob (např. „na stát, na Letiště Ruzyně, na Ministerstvo životního prostředí apod „).

Autorský tým udává, že údaje o počtech obyvatel v zájmových lokalitách (obcích) byly převzaty z ČSÚ. Obávám se, že byla vzata data ČSÚ několik let stará (v lepším případě) a zcela jistě ne data platná v r. 2007 (obyvatel v regionu Praha západ velmi rychle přibývá) a už vůbec nejsou brána v potaz data , která budou platná za několik let (až bude zprovozněna BIS dráha).

V této souvislosti bych rovněž rád zdůraznil, že v dokumentaci chybí kompenzační opatření a především opatření na ochranu životního prostředí (je pouze konstatováno doporučení pro další projektovou přípravu ve smyslu používat nejnovější technologie v budoucím provozu letové dráhy. Což je samozřejmě doporučení velmi obecné, vágní a nic neřešící). Zpracovatelský tým se zbavuje této důležité otázky konstatováním, že nenalezl žádný zákonný předpis, o který by se mohl opřít aby mohl navrhnout opatření.

Závěrem bych konstatoval, že v připomínkách uvádím jen pohled na problematiku hluku, řadu výhrad lze však rovněž najít v dokumentaci v otázce vlivů emisí nebo na floru, faunu, ekosystémy, krajinu apod.

Věřím, že Ministerstvo životního prostředí se začne vážněji zabývat ohrožením životního prostředí, které v případě realizace výstavby „paralelní RWY 06/24L „ nepochybně přinese.

S pozdravem.



MUDr. Přemysl Šváb,