

OBČANSKÉ SDRUŽENÍ PRO ĎÁBLICE  
Na Blatech 243/7, 182 00 Praha 8-Ďáblice



MIZPP00H0A4Y

MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ  
P

Číslo dokl. - 6 02 2000  
čas přijat: 4 7/10

Číslo jednací: 9711 JEHV OK

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

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

Občanské sdružení pro Ďáblice na základě zveřejněné dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí „Paralelní RWY 06R / 24L Letiště Praha Ruzyně“ vyjadřuje svůj zásadní nesouhlas s předloženou dokumentací a žádá o její přepracování dle následujících připomínek:

**1) Výhrady proti kritériím kategorizace území a požadavek na vypracování hlukové studie**

Některá kritéria pro zařazení obcí a městských částí do *kategorie C* jsou příliš vágní na to, aby je bylo možné použít pro exaktní vymezení oblastí, které budou v souvislosti s realizací paralelní dráhy zasazeny zvýšeným hlukem leteckého provozu. Viz např. formulace „ojedinělé přelety letadel“ či „velmi malá četnost výskytu“... (Dokumentace s.43). Požadujeme, aby dokumentace pracovala s přesnějšími definicemi.

Zatímco u *kategorie B* jde o území, které „je vymezeno vějířem obvyklých trajektorií letu letadel při současném leteckém provozu a předpokládanými trajektoriemi letu pro **výhledový provoz**...“ (Techson s. 8), v případě *kategorie C* se hovoří o „území s ojedinělými přelety letadel, mimo oblast standardních tratí pro přílety a odlety...“ (Techson s.3, Dokumentace s. 43). Proč se jako jedno z kritérií *kategorie C* také nezvažují „předpokládané trajektorie letu pro **výhledový provoz**“? Je evidentní, že navrhovaná paralelní dráha přivede sestupující letadla nad severní část MČ Ďáblice. Zpráva opírající se o takto nastavená kritéria předem nepatřičně vylučuje zevrubnější posuzování případných negativních dopadů posuzovaného modelu leteckého provozu na MČ Ďáblice.

Posuzovaná dokumentace předpokládá, že důslednější kontrola dodržování předepsaných tratí omezí stávající rozptyly trajektorií. Tento předpoklad je užit jako argument pro redukci počtu obcí a městských částí hl.m. Prahy, které jsou zařazeny mezi oblasti zasazené hlukem (*kategorie B*). (Dokumentace, s. 46) Dokumentace neuvádí fakta, která by poskytovala sebemenší záruku, že dodržování trajektorií bude ve stále se zahušťujícím leteckém provozu realitou. Naopak se lze obávat, že bude stále častěji docházet k situacím, které jsou již dnes běžné v širším okolí velkých evropských letišť (Frankfurt, Londýn, Paříž), kdy si mnohá letadla v zájmu hladkého provozu zkracují trasu (nesledují přistávací trajektorii po celé její

délce), zatímco jiná letadla, čekající na povolení k sestupu po trajektorii příslušné přistávací dráhy, krouží desítky minut v kruzích o značném poloměru. Vzhledem k absenci relevantních údajů, ideální provoz, který by přesně sledoval trajektorie je pouhým přáním autorů dokumentace. 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 nezohledňuje skutečnost, že se obytná zóna MČ Dáblice rozprostírá na území o nadmořské výšce v rozmezí 250-330m. 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 Dáblíc 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 je působení hluku významně větší než v polohách rovinatých nebo údolních. Právě takovou polohu má výše situovaná část MČ Dáblíc rozkládající se na svahu přivráceném k stávající i plánované letové dráze. Přestože hluk ze stávající leteckého provozu není dominantní hlukovou zátěží v obci, již dnes je dosti citelný. Zatímco pro oblast Dolních Chaber a Čimic se hodnoty hlukové zátěže generované automobilovou dopravou pohybují v rozmezí 60-70 dB (Lden), hluk z dopravy v prostoru Dáblíc, zejména hluk od komunikace Cínovecká, dosahuje místy hodnot o 10-20 dB vyšších. Lze předpokládat, že MČ Dáblice by vlivem přiblížení a nárůstu leteckého provozu, byla vystavena celkovému hlukovému zatížení, jež by bylo srovnatelné se zatížením výše uvedených obcí zařazených do *kategorie B*. Hlukové zatížení Dáblíc v budoucnu ještě výrazně zvýší dálniční obchvat Prahy, jehož dobudování a provoz se časově kryje s realizací a provozem nové dráhy. Žádáme proto, aby výše uvedené 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 Dáblice.

Dokumentace při kategorizaci jednotlivých oblastí nepodává—s výjimkou kritéria maximální vzdálenosti 14km od středu letiště—další skutečnosti, podle nichž by bylo oprávněné MČ Dáblice, nalézající se pouhých 16km od středu letiště, jednoznačně zařadit do *kategorie C*. Na základě výše uvedených skutečností žádáme, aby pro prostor MČ Dáblice byla zpracována hluková studie, která by přihlížela k aktuálnímu i předpokládanému hlukovému zatížení. Studie by 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.

## **2) Negativní dopady souběhu paralelní dráhy a severozápadního úseku dálničního okruhu Prahy (jižní varianta) na životní prostředí severního okraje Prahy**

Přistávací trajektorie paralelní dráhy se bude do značné míry překrývat s průběhem plánované severozápadní části (jižní varianty) dálničního obchvatu Prahy. Jak se uvádí v dokumentaci, výstavbou silnice R/6 a Silničního okruhu kolem Prahy vzniknou oblasti, které se budou překrývat s ochranným pásmem paralelní dráhy (Dokumentace s. 58). V zájmu bezpečnosti leteckého provozu bude v těchto oblastech výrazně omezena výstavba sídlištních celků a občanské výstavby. Současně lze počítat s tím, že v uvedené oblasti dojde ke kumulaci výstavby parkovišť, obchodních, skladových a výrobních kapacit. Paralelní dráha v souběhu

se severozápadním úsekem dálničního obchvatu Prahy negativně ovlivní životní prostředí části severozápadního okraje Prahy, neboť zde dojde ke kumulaci provozů a zařízení se značnými nároky na dopravní obsluhu či přitahující automobilovou dopravu. Toto bude mít negativní dopad i na MČ Ďáblice a další oblasti, který se projeví především nárůstem dopravního zatížení dálničního obchvatu a návazných komunikací. Platnost tohoto předpokladu nepřímo dokládá i dokumentace záměru, v níž se v souvislosti s posuzováním dopadu záměru na hodnotu nemovitostí uvádí, že „cenový nárůst jednotek s charakterem průmyslové nebo obchodní zóny je jednoznačný“ (Dokumentace, s.211). Zhodnocení staveb a zařízení průmyslového či velkoobchodního charakteru, které je uváděno dokumentací jako důsledek realizace záměru, bude znamenat proměnu prostoru severozápadního okraje Prahy v zónu s nežádoucím vyšším podílem skladových či industriálních areálů. Tato situace bude mít negativní dopad i na MČ Ďáblice, které již dnes trpí nadměrným provozem souvisejícím s obsluhou obchodních center Letňany a Čakovice. Z uvedených důvodů namítáme, že dokumentace není úplná, neboť v rozporu s příslušnými ustanoveními zák.č. 100/2001 Sb. dostatečně nezvažuje kumulaci negativních vlivů posuzovaného záměru na prostor severozápadního až severního okraje Prahy včetně oblasti MČ Ďáblice. Z výše uvedených důvodů požadujeme doplnění dokumentace.

MČ Ďáblice je propojena plochami a koridory lesního či přírodního charakteru s cennými přírodními lokalitami v oblasti Dolních Chaběr, Čimic a Bohnic a údolí Vltavy, které společně vytvářejí jedinečný přírodní prostor nezměrné hodnoty. Díky dosažitelnosti MHD plní tento prostor také nezastupitelnou rekreační funkci. Realizace posuzovaného záměru by znamenala výrazné znehodnocení oblasti průlety a hlukem letadel. V případě souběžné realizace dálničního obchvatu Prahy by došlo k nezvratné degradaci celého prostoru, jehož jsou Ďáblice s vrchem Ládví a Ďáblickým lesem významnou součástí.

### **3) Riziko pádu letadla**

Přistávací trajektorie paralelní dráhy bude v prostoru MČ Ďáblice vést nad tělesem rozsáhlé skládky Ďáblice. Případný pád letadla na těleso skládky by způsobil jen obtížně uhasitelný požár s nedozírnými následky. Vzhledem k povaze odpadu, který skládka obsahuje, 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. Požadujeme doplnění dokumentace o studii zvažující riziko havárie v prostoru MČ Ďáblice.

### **4) 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.

## 5) Negativní dopady záměru na hl.m. Prahu

Praha patří k nejhodnotnějším urbanistickým celkům světa. Navrhovaná dráha je produktem ryze komerčního uvažování, které nebere v úvahu jiné hodnoty, než je maximalizace zisku. Objem turistického ruchu má své limity a nelze předpokládat, že by mohlo dojít k zásadnímu navýšení počtu zahraničních návštěvníků Prahy bez poklesu kulturní hodnoty města. 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, protože je v rozporu s principy uváženého a udržitelného rozvoje hl.m. Prahy.

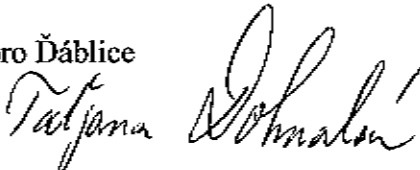
## 6) Variantní návrh

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 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 nějž 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

Za Občanské sdružení pro Ďáblice

Tatjana Dohnalová  
předsedkyně

  
**OBČANSKÉ SDRUŽENÍ  
PRO ĎÁBLICE**  
182 00 Praha 8 - Na Blatech 7  
Tel.: 242 499 466, IČO: 22672681