



MIZPP00H0WRH

MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ  
P

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

Došlo dne/ čas přijetí: - 1 - 02 - 2008  
Číslo v. dneš: 8284 /ENV/

V Praze 31.1.2008

**Věc: Vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí záměru "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně" (EIA)**

Vážení,

Vyjádřujeme svůj zásadní nesouhlas s „Dokumentací o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/01 Sb. v platném znění - PARALELNÍ RWY 06R/24L, LETIŠTĚ PRAHA RUZYNE“ (dále jen „dokumentace“) oznamovatele Letiště Praha, s.p. z prosince 2007. Naše negativní stanovisko k dokumentaci podkládáme níže uvedenými důvody a zároveň zdůrazňujeme, že dokumentace je pro posouzení vlivů na životní prostředí nezpůsobilá.

Se záměrem Letiště Praha, s.p. realizovat Paralelní RWY 06R/24L (dále jen „záměr“) zásadně nesouhlasíme a poukazujeme na závažné nedostatky ve zveřejněné dokumentaci. Věnujte prosím zvýšenou pozornost našemu stanovisku.

Po prostudování dokumentace „Paralelní RWY 06R/24L“ můžeme konstatovat, že realizování záměru by způsobilo nevratné negativní ekologické, urbanistické, ekonomické, zdravotní, výukové, rekreační i dopravní změny. Trpěly by hustě obydlené lokality a výrazně by se zhoršilo životní prostředí v přírodních oblastech, kam lidé chodí za odpočinkem.

1. Na úvod dokumentace zevrubně popisuje, jak vznikalo letiště již od roku 1930 a nebere v úvahu, do jakého měřítka se od té doby Praha rozšířila

**POŽADUJEME: dopracování studie o vývoji zastavěnosti a rozrůstání Prahy od roku 1930 do roku 2008.**

2. Již za současného stavu letového provozu letiště Ruzyně je život v naší městské části Lysolaje velmi znepríjemňován hlukem. Bydlíme blízko chráněných území proto, abychom v nich mohli trávit chvíle odpočinku, nikoliv proto, aby přímo nad nimi přistávaly letouny. Již dnes hluk významně doléhá k našim obydlím i dovnitř přes zavřená okna do domů, do kterých bylo investováno velké množství prostředků. Ne náhodou jsme si vybrali jedinečnou pražskou rezidenční lokalitu v těsné blízkosti přírodního parku Lysolaje-Šárka se zvláště chráněným územím Housle. Dokumentace ani přiložené studie jen velmi zřídka zmiňují Lysolaje jako území dotčené vlivem leteckého provozu, přestože toto území zahrnují do návrhu ochranného hlukového pásma. Rozporuplná jsou tvrzení o vlivu záměru na Lysolaje v různých částech dokumentace: v jedné části se říká o zanedbatelném vlivu a v jiné části o velmi významném vlivu. Rovněž dokumentace záměru vůbec neuvádí, že překračování hlukových norem postihuje chráněné území Housle, kde dle platné legislativy „je zakázáno rušit klid křikem nebo jiným hlukem, zejména provozem rozhlasových přijímačů a magnetofonů“<sup>1</sup>. Dokumentace nezmiňuje, že

<sup>1</sup> Podle vyhlášky č.8/1990 Sb., o přírodním parku Šárka-Lysolaje, čl.4 odst.2.

PP Housle patří mezi tzv. „zvláště chráněné území“, a je tedy politováníhodné, že by toto území mělo být obětováno plánovanému příletovému koridoru. V příloze přikládáme zprávu z Odboru ochrany prostředí Magistrátu včetně map s názornou dokumentací přesné polohy, kde žlutě je znázorněna hranice ochranného pásma zvláště chráněného území. Dalším alarmujícím elementem je, že by se letecký provoz měl dle dokumentace přiblížit k Oboře Hvězda, jenž je součástí evropské soustavy chráněných území Natura 2000. Zdá se tedy, že záměr bojkotuje ochranu těch druhů živočichů, rostlin a typů přírodních stanovišť, které jsou z evropského pohledu nejcennější, nejvíce ohrožené, vzácné či svým výskytem vázané jen na určitou oblast.

**POŽADUJEME: dopracování dokumentace s uvedením pravdivých údajů o zasaženém chráněném území, dále dopracování dokumentace v souladu s legislativou zvláště chráněných území, vyhláškou č.8/1990 Sb., o přírodním parku Šárka-Lysolaje a v souladu s legislativou k soustavě Natura 2000. Popsat pravdivý vliv na Lysolaje bez vnitřních rozporů dokumentace.**

3. Zcela nesouhlasíme s ustanovením institutu tzv. ochranného hlukového pásma (OHP) V tomto pásmu mají být dle dokumentace porušovány hygienické normy bez možnosti dovolání se nápravy nebo odškodnění a rovněž zde má být povoleno stavět a rekonstruovat jen se souhlasem letiště. OHP dle záměru je v rozporu s listinou základních práv a svobod a legislativou o ochraně soukromého vlastnictví. Dle návrhu OHP mají postižení občané nečinně trpět poškozování životního prostředí a navíc mít nakládání s vlastním majetkem nesvobodně spjato s letištěm, což nás staví někde do éry otroctví a nevolnictví. Jak jinak by mohlo právně vzniknout toto pásmo než prostřednictvím písemného souhlasu úplně všech dotčených majitelů nemovitostí a správců chráněných území? Důsledkem OHP by bylo znevážení památkové péče a kulturní tradice na území s dlouhodobým historickým osídlením. Pokud by bez souhlasu letiště mohly vznikat jen parkoviště, sklady a výrobní prostory, dojde k zásadní architektonické a urbanistické devastaci území a nikoliv tvrzení z dokumentace zadavatele, že efekt nemá v tomto smyslu negativní dopady. Dalším důsledkem OHP by byl jednoznačný propad cen nemovitostí, vinou nejen hluku a znečištění, ale rovněž nesvobody rozhodování, jak se soukromým majetkem naložit. Absurdní je OHP v chráněném území Housle, ve kterém nyní pod režimem zvláště chráněného území i přírodního parku ani nesmí hrát tranzistorový přijímač. Je pozoruhodné, že zadavatel záměru argumentuje přínos nové RWY úlevou na území Řepy, avšak nový návrh OHP se tímto směrem vůbec nad obytnou zástavbou nezmenšuje. Oproti celkové představě oznamovatele o OHP namítáme, že OHP je zákonem upraven za úplně jinými účely!

**POŽADUJEME: zcela vypustit z dokumentace ochranné hlukové pásmo.**

4. Letiště Ruzyně je z dnešního pohledu situované příliš blízko hodně velkého města. Rozšíření letiště o novou dráhu vedoucí na jakoukoliv stranu je krok špatným směrem. Ten nejhorší možný krok je ovšem právě uvažovaný záměr "Paralelní RWY 06R/24L", a to vinou nevyčíslitelných škod na osídlená území, rekreační hodnotu přírodních parků a rozvojovou hodnotu území. Moderní světová letiště vyrůstají ve velké vzdálenosti od měst, což má řadu logických důvodů, zejména zdravotních, bezpečnostních, urbanistických i ekonomických. Příkladem je Mnichov, Atény nebo Oslo. Berlín Tempelhof se také bude utlumovat či rušit. Letiště, která existovala blízko měst, jsou ve světě buď zcela opouštěna a revitalizována na jiné účely nebo dle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES v rámci snižování hluku limitována na tzv. městská letiště, jejichž kapacita je legislativně omezena. Praha má obrovský potenciál růstu. Fakt, že by její růst a investice do bydlení (v důsledku ochranného hlukového pásma, hluku a

znečištění) byly severozápadním směrem zmrazeny, je trestuhodné a z pohledu ČR neekonomické. Rozšíření letiště Ruzyně by paradoxně přineslo prospěch okolním státům, jimž by se ulevilo od znečištění nákladní a tranzitní leteckou a navazující automobilovou či železniční dopravou. Okolní státy by přivítaly, kdyby ohromné nákladní překladiště střední Evropy bylo v ČR a nikoliv u nich. Bohužel z globálního pohledu se tímto záměrem v ČR zřejmě nikdo kompetentní nezaobírá.

**POŽADUJEME: doplnění dokumentace o příklady ze světa odhalující důvody vedoucí k opuštění stávajícího letiště v blízkosti města a stavbě nového letiště na vhodnější lokalitě vzdálenější městu.**

5. Záměr znehodnocuje nejcennější možné nebo jedno z nejcennějších území v České republice vůbec. Záměr staví statisíce lidí i cennou přírodu do rolí obětních beránků privatizačního projektu, který přinese výhody jen úzkému okruhu lidí a firem. Oproti nepředstavitelným škodám na jedné straně by struktura přínosů rozšíření letiště Ruzyně spočívala jen ve vyšších ziscích brzy privátní společnosti, což je obrovský nepoměr. Dokumentace zcela ignoruje seriózní kvantifikaci všech ekonomických přínosů a škod vzniklých v souvislosti s výstavbou a dlouhodobým provozem nové dráhy.

**POŽADUJEME: zpracování seriózní studie kvantifikace všech ekonomických přínosů a škod vzniklých v souvislosti s výstavbou a dlouhodobým provozem nové dráhy.**

6. Předložená hluková studie nebyla dělaná při plném provozu letiště a rok 2006 proklamuje za „stávající stav“. Od roku 2006 se provoz zvýšil nad očekávání. Hluková studie je založena na měření v neadekvátní dobu, jelikož bylo měření prováděno v době s menším počtem přeletů. Pro vytvoření věrohodného obrázku by studie hluku musela být opřená o měření v nejfrekventovanějším období června, července a srpna, ve kterém létá nejvíce charterových a nákladních letů. .

**POŽADUJEME: Veškeré měření provést znovu při plném provozu v letních měsících roku 2008 a stávající stav ve všech částech dokumentace a příloh vztahovat k stávajícímu stavu roku 2008.**

7. Dokumentace nevěnuje pozornost vlivu směru větru na šíření hluku a znečištění. Již poloha stávajícího letiště na severozápadě Prahy je velmi nešťastná vzhledem k převládajícím severozápadním větrům, které posunují zvukové vlnění i znečištění směrem k městu. Vybudováním a provozem nové dráhy RWY 06R/24L, která je ještě blíže k městu, by znamenalo zhoršení životního prostředí v širším okolí, než jaké dokumentace připouští vinou převládajících severozápadních větrů. To se týká nejen Nebušic, Lysolají, Liboce, Šárky, Ruzyně, Petřin, Vokovic, Dejvic, Bubenče a Sedlce, ale například i pražské zoologické zahrady v Troji a obory Hvězda, která je součástí evropské soustavy Natura 2000.

**POŽADUJEME: zohlednit v dokumentaci vliv směru větru na šíření hluku a znečištění.**

8. Dokumentace nevěrohodně uvažuje jen s plošným šířením hluku. Zhotovitel nezpracoval studii hluku v rozměru 3D a se zohledněním konfigurace terénu. V členitém terénu, přes který by letecký provoz vedl, nelze aplikovat lineární přenesení matematickým modelem použitým v dokumentaci a studie se musí opírat o vliv reliéfu krajiny a patřičně graficky znázornit.

**POŽADUJEME: dopracování dokumentace vlivu hluku dle reliéfu terénu a v 3D rozměru.**

9. Výběr míst měření hluku neodpovídá uvedeným kritériím v dokumentaci. Dle dokumentace - přílohy „lkpr\_hluk\_zpr\_0707.pdf“ jsou v článku 2. stanovena pro měření tato kritéria, např: „Přímá viditelnost letounů“ a „Vzdálenost nejméně 30 m od odrazivé nebo pohltivé plochy“. Lze se domnívat, že hluková studie byla „naroubována“ na zadání zadavatele Letiště Praha nestandardním, neprofesionálním a nepřijatelným způsobem tak, aby naoko nepůsobila ostrý nesoulad s hygienickými limity pro hluk z leteckého provozu Nv.č.148/2006 Sb. Jedním příkladem za všechny je očitě svědectví z měření etapy II, ve dnech 15., 17.5 a 25.5.2007, kdy na měřicím místě č. II.7. na Přední Kopanině-hřiště byl naprosto neodborným způsobem umístěn mikrofon přímo za plochu plotu fotbalového hřiště a to na druhé straně plotu, než je přistávací prostor. Je zjevné, že plot působil jako významná pohltivá plocha oddělující letovou dráhu, tedy zdroj hluku, a tím ztlumil hluk naměřený měřicím zařízením. Z výše uvedeného je pravděpodobné, že stejně nepatřičně byla volena i další místa měření a naměřené hodnoty a protokoly jsou proto nevěrohodné a zkreslené. Prohlášení svědků je v příloze včetně zakreslení do mapy.

**POŽADUJEME:** vyvodit trestně právní odpovědnost za podvod u všech zmanipulovaných měření, dále pověřit nezávislého zpracovatele hlukové dokumentace a hluková měření v terénu provádět za dozoru a kontroly pověřenými osobami dotčených obcí, občany, občanskými sdruženími a krajské hygienické stanice.

10. V článku 3 hlukové studie je v rámci výchozích podmínek pro výpočet hlukových zón a pro návrh ochranného hlukového pásma letiště uvedeno, že „blízké okolí letiště je možno charakterizovat převážně jako zónu bez bydlení s průmyslovými podniky.“ V poznámce je pak definováno poměrně nevěrohodně ještě tzv. širší okolí a vzdálené okolí. Domníváme se, že rozlišení je definováno účelově, aby hustě osídlená část Hl. m. Prahy a část Středočeského kraje s menšími sídly zapadla až do tzv. širšího okolí a tím aby nebylo na první pohled zjevné, že překračování hygienických norem ve skutečnosti postihne mnohem hustěji obydleném území než studií znázorněná pouhá část území v ose vzletové a přistávací dráhy.

**POŽADUJEME:** zpracovat hlukové studie s aplikováním řádných definic intervalů okolí, doporučených akademickými odborníky.

11. Studie zcela ignoruje vliv kombinace leteckého provozu a ostatních dopravních cest, například plánovaný silniční obchvat Prahy v kombinaci v novou letovou dráhou. Jedná se o multiplikační efekt: vlivem zvýšené kapacity letiště by po silničním okruhu jezdilo mnohem více nákladních automobilů. Pro studii je podstatné, aby zobrazila hluk a znečištění v kombinaci všech plánovaných zdrojů hluku znečištění.

**POŽADUJEME:** dopracování hlukové studie kombinace letového provozu a plánovaného dálničního obchvatu včetně synergických a multiplikačních efektů tak, aby poskytovaly pravdivé hodnoty dopadů kombinací stávající i plánované letecké, silniční i železniční dopravy.

12. Předložená dokumentace obsahuje zastaralé mapové podklady. Chybí na nich jak rodinné domy postavené v uplynulých několika letech tak i větší sídelní celky bytových domů se stovkami obyvatel. Proto je dokumentace zavádějící, jelikož záměr reálně ohrožuje mnohem více obytné zástavby, než je z mapových podkladů patrné. Odhady počtu zasažených obyvatel jsou podceněné, jelikož neuvažují mnohatisícové masy studentů ČZU a rovněž nově přistěhovaní obyvatelé, kteří si teprve vyřizují doklady trvalého bydliště. Migrace do relevantních území je nepochybně vyšší než stěhování z nich pryč.

**POŽADUJEME:** dopracovat dokumentaci s aktuálními mapovými podklady a předložit pravdivé údaje o počtu dotčených obyvatel.

13. Dokumentace se vůbec nevěnuje vlivu na životní prostředí po uvedení do provozu, což odporuje teoretickým východiskům procesu EIA, které u každého záměru předpokládá posouzení vlivů v jeho čtyřech po sobě následujících fázích (příprava, záměru, jeho stavba, provoz a ukončení). Dokumentace se věnuje kromě fázi stavby pouze zahájení provozu na dráze a nikoli jejímu provozu, tedy jejímu dlouhodobému působení na okolí.

**POŽADUJEME: dopracování vlivu dlouhodobého provozu záměru, tedy dlouhodobé působení záměru na okolí, včetně druhé a třetí dekády 21. stol.**

14. Zcela chybí analýza vývoje turistiky vázané na leteckou dopravu. Nepoměr (subtrahovaný z dokumentace) mezi nárůstem přepravy osob a nákladů naznačuje, že jedním z důvodů stavby a provozu nové dráhy je právě předpokládané (ale zamlčené) zvýšení přepravy nákladů. Pražské letiště by se rozhodně nemělo stát překladištěm nákladů.

**POŽADUJEME: dopracování analýzy vývoje turistiky vázané na leteckou dopravu. Dále požadujeme záruky o nerozšiřování nákladní letecké dopravy.**

15. Naprosto klíčová kapitola D.I. 9 - Vliv na hmotný majetek a kulturní památky – je dokumentací řešena zcela nedostatečně. Zpracovatel tuto problematiku záměrně ignoruje a zlehčuje tvrzením:

- že se nepodařilo najít vhodnou metodiku
- tento problém procesem EIA není možné jednoznačně vyřešit
- přes hlukové zatížení jsou tržní hodnoty pozemků a objektů v Hostivicích, ale i jiných částech Prahy nezatíženy handicapem hlukové zátěže.

Tato banalizace velmi zásadního vlivu na severozápadní části pražské aglomerace jen dokresluje tendenčnost nebo neprofesionalitu zpracovatele. Dokumentace neřeší finanční kompenzace dotčeným subjektům na obětovaných územích za znehodnocení jejich nemovitostí.

V tomto hodnocení je naprosto zásadní uvést na pravou míru, že:

- záměrem je paradoxně zasaženo jedno z nejkvalitnějších území, zahrnující oblasti Prahy 6, Nebušic, Lysolaj, Roztok a Suchdola, které bylo a je považováno za jednu z nejkvalitnějších a nejlukrativnějších oblastí pražské aglomerace pro rezidenční bydlení.
- území zasažené hlukem a ostatními vlivy záměru je mnohonásobně větší, než proklamuje předložená hluková studie, která nebyla dělaná při plném provozu letiště a stávající stav opírá o situaci roku 2006. Celé území by trpělo znečištěním ovzduším a rostoucími synergickými škodlivými vlivy automobilové a železniční dopravy. Vliv těchto škodlivých efektů záměru zejména drastický nárůst nákladní dopravy je také řádově zásadnější, než je ve studii proklamováno.
- rozloha ovlivněného území je založena na výpočtech hlukové a rozptylové studie, jejíž parametry a předpoklady jsou zpochybněny v jiné části podání.
- znalost záměru má znehodnocující vliv na nemovitosti, což lze objektivními metodami dokumentovat.
- je prokazatelný vliv záměru na zmrazení a pokles cen, chlad investorů období zveřejnění záměru, nastal propad cen nemovitostí a pozemků určených k bydlení a volnočasovým aktivitám v tomto rozlehlém území či přinejmenším zmrazení cen.
- je nesporná a jednoduše prokazatelná již dnes probíhající likvidace a pokles cen rozvojových území v dotčených obcích a komplikovanost prodeje nemovitostí již v současnosti vzhledem k zveřejnění záměru.
- je jednoduše prokazatelný devastační vliv na hmotný majetek a likvidační důsledky tohoto záměru na rozsáhlé území, které bylo vždy považováno za jedno

z nejkvalitnějších zón pro rezidenční bydlení, a kde bylo do tohoto segmentu nainvestováno obrovské množství finančních prostředků.

Vzhledem ke koncepci záměru je patrné, že tato velmi kvalitní zóna s množstvím přírodních parků a chráněných území je obětována vybudováním megalomanského projektu tranzitního a nákladního letiště a překladiště, které zcela zdevastuje tuto část území a hmotného majetku. V dokumentaci není uvedeno, kdo a jakým způsobem ponese zodpovědnost za miliardové škody na hmotném majetku fyzických a právnických osob. V dokumentaci není řešeno, jakým způsobem bude řešeno množství soudních a majetkových sporů v této souvislosti, kde půjde o náhrady škod v obrovských řádech vzhledem k rozsáhlým rezidenčním a rozvojovým oblastem zasažených záměrem.

**POŽADUJEME: závazek investora o výši odškodnění dotčených osoby za újmu na majetku, dále požadujeme vypracování realitní studie mapující kolik prostředků bylo v dotčených lokalitách investováno do bydlení v průběhu posledních padesáti let a vyjádření realitních kanceláří s uvedením vlivu záměru na cenu čtverečního metru pozemku a podlahové plochy rodinného domu a bytu.**

16. Dokumentace hrubě podceňuje vliv záměru na zájmy památkové péče a kulturní tradice v regionu. Konstatování v uvedené dokumentaci, že záměr neznamená žádný dopad v této oblasti je trestuhodný. Je nutné uvést na pravou míru, že:

- záměr a zejména jeho synergické efekty, které dokumentace záměrně ignoruje, neřeší dopady přepravy obrovského množství materiálu a osob v dotčeném území.
- záměr neřeší architektonickou a urbanistickou devastaci území s obcemi s kulturní tradicí a dlouhodobým historickým osídlením.
- dokumentace neřeší vliv a již probíhající proměny okolí letiště v chaotickou změť nákladních skladů, překladišť a skladovacích prostor, které by zejména po prosazení hlukového ochranného pásma, kdy je možné letištem regulovat výstavbu v jeho okolí, zdevastovalo a zasáhlo obrovské území.

**POŽADUJEME: vypracování studie mapující již postavené nebo budované stavby logistických, skladovacích a obslužných kapacit v okolí letiště a okruhu obcí o poloměru 15 km. Dále požadujeme dopracování dokumentace s výhledem rozvoje území v rámci OHP do roku 2050.**

17. Formální stránce dokumentace vytýkáme, že podstatné údaje z příloh nejsou zmíněny v textové části. Tabulky počtu zasažených obyvatel se prudce liší. Za vážný problém považujeme, že výhled roku 2013 nezohledňuje maximální kapacitu letiště, ale jen přenesení kapacity provozu jednoho měsíce roku 2006 do provozu na dvou paralelních drahách. Tento moment jednoduše odhaluje účelovost studie.

18. Dokumentace neobsahuje seznam pozemků s vyznačením vlastníků.

19. Dokumentace neobsahuje souhlas vlastníků pozemků s uvedeným záměrem.

20. Dokumentace neobsahuje jakýkoliv popis souvztažnosti vlastníků pozemků a investora - oznamovatele, který je v současné době neznámý, což je v přímém rozporu se zákonem 100/01 Sb., proto požadujeme zastavení tohoto procesu.

**POŽADUJEME: dokumentaci uvést do souladu s výše uvedenými body 17.-20.**

21. Dokumentace zdůvodňuje záměr odvoláváním se na vládní usnesení 145/2001 ze dne 14.2. k návrhu Harmonogramu a finančního zajištění realizace Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010, leč taková souvislost je absolutně lichá a demagogická.

- Toto usnesení nemá k výstavbě nové letové dráhy žádnou ani právní ani věcnou souvislost.

- I v případě jakékoli souvislosti plnění vládních usnesení je závazné pouze pro orgány státní správy, což je jako zřizovatel letiště Ministerstvo dopravy.
- Vzhledem ke skutečnosti, že vládou bylo dohodnuto o privatizaci letiště a deklarována skutečnost, že s tohoto důvodu nebude již investorem nové dráhy Letiště Praha s.p., je absurdní, že na jakéhokoliv nového vlastníka se vládní usnesení nevztahují a navíc je nepochybné, že investor záměru není znám, tudíž existuje věcný a formální důvod ke zrušení oznámení dle zákona č.100/01 Sb.
- Ve zmiňovaném vládním usnesení 145/2001 se v bodě č.2 hovoří vysloveně o „aktualizaci, věcné a časové koordinaci staveb dopravních sítí<sup>2</sup> na základě vývoje ekonomické situace státu, možnosti financování a podle rozpočtových pravidel a příjmové stránky Státního fondu dopravní infrastruktury.“
- Dle aktuální situace Státního fondu dopravní infrastruktury bylo rozhodnuto o privatizaci letiště a o tom, že stát nebude investorem tohoto záměru, neboť fond dopravní infrastruktury je v kritické situaci.

Jelikož dle rozhodnutí vlády (viz usnesení č.1035 z 12.zář 2007) má být letiště do konce roku 2008 privatizováno a dokumentace "Paralelní RWY 06R/24L" předpokládá realizaci záměru v letech 2010-2012, je naopak záměr výstavby RWY v přímém rozporu s tímto usnesením a naprosto mu odporuje v mnoha ohledech. Je také nestandardní, aby MŽP schvalovalo EIA projektu, pro který investor není znám. Rovněž z důvodu blízké privatizace letiště je lichá argumentace veřejným zájmem.

**POŽADUJEME: logicky zdůvodnit odvolávání se na vládní usnesení 145/2001 ze dne 14.2.**

22. Zdůvodnění potřeby záměru v dokumentaci neodpovídají realitě z těchto důvodů:

- Není pravdou, že je kapacitu letiště Praha-Ruzyně nutné zvyšovat.
- Není pravdou, že nutně musí letiště Praha-Ruzyně do budoucna zajišťovat převážnou část výkonu letecké přepravy v České republice vzhledem k projektům mezinárodního letiště ve Vodochodech, Padubicích<sup>3</sup> a dalších velkých investičních záměrech.
- Tvrzením, že 90% letecké dopravy v ČR se bude realizovat v Ruzyni, dokumentace zcela ignoruje pokročilé plány budování mezinárodních letišť v ČR u dalších měst, které o ně mají velký zájem (Hradec Králové, Ostrava, České Budějovice, Brno, Karlovy Vary)
- Zmíněný 90ti procentní podíl výkonů letecké přepravy na letišti Praha je naopak velmi nevýhodný a neudržitelný z hlediska koncepce rozvoje letecké dopravy v ČR.
- Záměr je svým umístěním v přímém rozporu s ustanovením evropského práva ohledně statutu CITY AIRPORT / letiště městského typu, které vzhledem k blízkosti města má kapacitu legislativně omezenou pouze pro přepravu osob a nesmí sloužit k masivní nákladní dopravě.
- Sporné je také tvrzení, že nelze využít všechny vzletové a přistávací dráhy najednou, protože využívání tří drah, z nichž se některé kříží, je v Evropě a USA zcela běžné. Příklad ze současnosti je úspěšný test provozu na třech vzletových a přistávacích drahách letiště v Pekingu. Provoz je pouze náročnější na řízení letového provozu a na moderní technologie.
- Rozšíření kapacity nákladní letecké dopravy je hlavním důvodem uvedeného záměru zejména v souvislosti s:

<sup>2</sup> „podle Rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010“

<sup>3</sup> Investice Pardubického letiště cca 5 miliard Kč → investor: britská firma John Laing a konsorcium Pardubice Airport City, změna vojenského letiště na mezinárodní do konce roku 2009 + centrum nákladní letecké dopravy.

1. dovytížením letů charterových přepravců levnou cargo přepravou, neboť je zajištěna kapacita během zvýšené sezónní turistické přepravy do Prahy vzhledem k její stabilní atraktivitě.
2. návazností na plánovaný sporný pražský okruh vedoucí přes Suchdol do Bohnic.

Ze záměru je nanejvýš patrné, že jde především o rozšíření nákladní letecké dopravy, která svým synergickým dopadem automobilové a kamionové přepravy by velmi neúměrně zatížila životní prostředí dotčeného území. Dopady synergických efektů studie absolutně neřeší.

23. Variantní řešení je v dokumentaci řešeno zcela nedostatečně.

- Zhotovitel zapomněl zohlednit variantu přistávání ze severozápadu na dráhu RWY 13/31, kde, jak víme, se instaluje vyspělá navigační technologie. Důsledkem toho je v „nulové variantě“ dokumentace tendenčně nadnesený vliv přistávání z jihovýchodu na RWY 13/31.
- Proč není v dokumentaci zpracováno prodloužení stávající dráhy RWY 13/31 k Dobrovízi?
- Proč zadavatel nepřišel s variantním řešením postavení dráhy paralelní k stávající dráze RWY 13/31, která by při přiletu od severozápadu postihovala nejméně lidi?
- Proč zadavatel nezohlednil plány využití jiných letišť, například Vodochody, Lysá nad Labem, Milovice nebo přizpůsobení letiště Kbely civilnímu provozu, nebo již zmínované Pardubice, Hradec Králové?

24. Vliv záměru na lidské zdraví dokumentace neskutečně podceňuje. Existuje množství vědeckých studií dokazujících drastické přímé i podprahové újmy z leteckého provozu na zdraví. V dokumentaci není uvažováno, jakým způsobem bude řešeno množství žalob vzhledem k újmám na zdraví.

25. To samé platí o vlivu na výuku. Hluk nepohybně snižuje soustředěnost. Požadujeme dopracovat dokumentaci o studii vlivu záměru na výuku rozdělenou podle stupně studia ve všech dotčených školách.

**Souhrnně je záměr „Paralelní RWY 06R/24L“ krátkozraký, z bezpečnostního pohledu problémový, odporující životnímu prostředí, přináší znehodnocení majetku a rekreační hodnoty a škody na zdraví. Vzhledem k tomu, že světovým trendem je přemísťování letišť dál za města (Atény, Oslo, Mnichov, Berlín), jeví se záměr dlouhodobě neudržitelný a ekonomicky nevýhodný. Záměr má zásadně negativní a devastační vliv na severozápadní část pražské aglomerace ve všech aspektech, je v dané lokalitě neúnosný a proto požadujeme nevydání souhlasného stanoviska k této dokumentaci. Vzhledem k tomu, že předložená dokumentace nevyhodnocuje vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel objektivně, úplně a správně, žádáme, aby ji Ministerstvo životního prostředí vrátilo k přepracování a doplnění.**

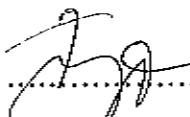
Navíc jsme přesvědčeni, že v současné době není znám oznamovatel záměru ve smyslu zákona 100/2001 Sb. a proto předpokládáme, že Ministerstvo životního prostředí projednávání EIA zastaví.

Jsme k dispozici pro jakékoliv upřesnění, doplnění či jednání.

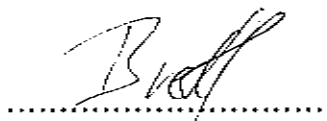
S pozdravem,

Občanské sdružení Zdravé Lysolaje





Stanislav Fryč  
Za Občanské sdružení Zdravé Lysolaje



PhDr. Vojtěch Brettl  
Za Občanské sdružení Zdravé Lysolaje

adresa  
Podholí 78/2  
165 00 Praha 6

Na vědomí:

Starostka městské části Praha Lysolaje  
Iniciativa Nerwy

Přílohy:

Chráněné území Housle – 4 strany

Prohlášení - 1 stránka

Mapy – 2 strany

Celkem 7 stran příloh