



MIZPP00H0NBG

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ40
2**1. Adresát:**

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

Došlo čísl.
čas příjezdu:

- 5 -02- 2008

Dočetl listů
příloh:

Číslo jednací

1929

JENV/

08

2. Věc:

Vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí
"Paralelní RWY 06R/24L, Letiště Praha Ruzyně"

3. Datum:

1. února 2008

4. Vyjádření

Dobrý den,

zasílám Vám vyjádření k výše zmíněné dokumentaci EIA připravené investorem dráhy spol. Letiště Praha s.p.

Po prostudování dokumentace žádám MŽP o zvážení následujících argumentů a na jejich základě o vydání **zamítavého stanoviska**.

Vyjádření k části B

1. hodnocení vlivů hluku, vlivů na ovzduší a zejména pak vlivů na veřejné zdraví je provedeno vůči tzv. nulové variantě, která pracuje s nárůstem počtu letů jako s „přírodním úkazem“. V tomto bodě jsou **zaměněny obchodní cíle Investora s veřejným zájmem**. Počet letů nenarůstá přirozeně jako např. automobilová doprava, ale pouze jako důsledek navýšené kapacity letiště - tedy záměr investora.
2. na případný záměr navýšit počet letů je nutno podle § 4 zákona 101/2001 Sb. vypracovat samostatnou EIA, kde bude porovnáván stav „bez navýšení“ a „s navýšením“. Teprve v případě souhlasného stanoviska pro stav „s navýšením“ je možné řešit otázku nové dráhy. **Stávající záměr je z tohoto důvodu neopodstatněný.**
3. hodnocení vlivů na obyvatelstvo je zpracováno zjevně špatně, což lze nejspíše doložit rozparem mezi tvrzením na str. 144. dokumentace a zněním závazné metodiky AN 15/04 Státního zdravotního ústavu:
 - a. V Dokumentaci zde je odmítnuto hodnocení synergických vlivů hluku z dopravy s odůvodněním, že „jde pouze o matematické vyjádření bez vazby na hodnocení vlivů na zdraví z hlediska obtěžování“.
 - b. Autorizační návod obsahuje postup „Hodnocení obtěžování u kombinované expozice hluku z různých typů dopravy“ na straně 13 zmíněné metodiky.
 - c. Je tedy zřejmé, že hodnocení nebylo zpracováno podle AN 15/04 verze 2 z ledna 2007 SZÚ. Pravděpodobně byla použita starší verze autorizačního návodu, která synergické vlivy nehodnotila.

4. Obdobných rozporů lze najít více. Např. v přílohách dokumentace na stranách 137 - 146 (kvantifikace procent obtěžovaných obyvatel)
5. Na rozdíl od předchozí metodiky nová závazná metodika uvádí postupy pro vyčíslení počtu (resp. procentuelního podílu) osob obtěžovaných, osob s rušením spánku atd. **Toto vyhodnocení v předložené dokumentaci provedeno není.** Výsledky jsou vztažené pouze k indikativním hladinám v pětidecibelové stupnici, které se používaly dříve.
6. Nesouhlasím s uvedeným stanoviskem, že EIA nehodnotí motorové zkoušky, protože tyto mají limit pro stacionární zdroje a ne pro letecký hluk. Tím spíše má být hodnocení zahrnuto do této dokumentace, protože výsledný hluk bude synergickým působením všech zdrojů.
7. Představy zpracovatele (a pravděpodobně i investora) o počtu cestujících jsou značně nadsazené. Existuje výrazný tlak na otevření dalších letišť a zkapacitnění existujících letišť v regionech. V bezprostřední blízkosti se jedná zejména o Vodochody, opakovaně se hovoří i o Milovicích. Významnější jsou ale připravované záměry na zkapacitnění letišť u krajských měst (z blízkých zejména Plzeň a Hradec Králové, část klientely ale odsají i Karlovy Vary a další). To jsou záměry zakreslené do územních plánů a s výraznou podporou krajských a městských politických reprezentací, tj. spíše bych počítal s jejich (alespoň částečným) naplněním. Tím se sníží tlak na zkapacitnění Ruzyně.
 - a. Jediný veřejný zájem, který by se k tomuto bodu dal zmínit, je podpora příchozí turistiky. Ale: inomingové agentury a experti se shodují, že Praha nemá s lákáním turistů vůbec žádný problém, spíše naopak. Zato existuje velký problém, jak dostat turisty do regionů a měst mimo Prahu. Takže řešením by rozhodně neměla být centralizace provozu do Ruzyně, ale podpora mezinárodních spojů na regionální letiště. Z uvedeného plyne, že zkapacitnění Ruzyně je pouze ekonomický zájem Letiště Praha s.p. a ne veřejný zájem.
 - b. Z kapacitních výpočtů, které jsou součástí dokumentace nevyplývá, že zvýšená kapacita Letiště Praha je plánována z 90% pro přepravu osob na Letiště Praha. Výpočty (v dokumentaci s mnoha numerickými chybami) spíše nasvědčují, že kapacita bude z větší než deklarované části využívána pro přepravu zboží, jehož cílem nebude pouze Praha nebo Česká Republika. Veřejným zájmem obyvatel Prahy **není** stát se pomocí navýšené kapacity Letiště Praha, lukrativním překladištěm zboží. Zejména ne za níže zmíněných dopadů na obyvatelstvo.

Vyjádření k části D - Vlivy na obyvatelstvo, str. 127 – 147.

Kapitola „Vlivy na obyvatelstvo“ vychází z dříve popsáního konceptu nulové varianty. To znamená, že se opět uvažuje s tím, že počet letů naroste v každém případě a tudíž je lepší pustit tyto lety na novou dráhu. Nemá smysl opakovat, proč je tento přístup manipulativní, jde o něco jiného:

Hluková a rozptylová studie popisují tuto nulovou variantu, ale rozhodující pozornost věnují jen variantě „aktivní“ – tj. popisují, zda po realizaci dráhy budou splněny limity a podobně. Naproti tomu **vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo** – tj. kapitola která by měla závěry hlukové i rozptylové studie integrovat – **pracuje jen s rozdílovými hodnotami ve vztahu k nulové variantě.**

To znamená, že se studie prakticky vůbec nezabývá skutečnými dopady na obyvatele.

Jen tak je možno učinit závěr, že „je pro posuzované lokality zcela srovnatelný stav s nebo bez realizace nové dráhy“ (str. 143 dokumentace).

Tento závěr ovšem vychází z porovnání dvou variant, kde obě počítají s nárůstem počtu letadel, jen je jedna natlačí na současné dráhy a druhá na dráhu novou. Takové hodnocení je možné rovnou vypustit z výše uvedených důvodů (navýšení počtu letů je zcela v moci provozovatele letiště a nelze ho brát jako výchozí, samovolně vzniklý stav).

Dotčené území je rozvíjející se residenční oblast s jedněmi z nelukrativnějších stavebních parcel v Praze. Součástí dotčeného území jsou významné historické památky a přírodní rezervace. Dotčené území je využíváno pro sportovní aktivity a rekreaci obyvatel severozápadní části Prahy a obyvatel části širšího centra. Záměr dramaticky naruší životní prostředí, bude mít rozsáhlé a masivní dopady na zdraví obyvatel a pohodu života v dotčených sídlech. Toto tvrzení vyplývá z oficiálně vydaného dokumentu provozovatele, kterým je návrh na stanovení OHP v okolí nové dráhy.

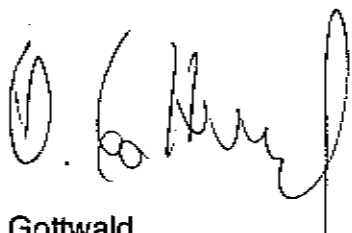
Lze si jen obtížně představit veřejný zájem, který by oprávnil zásah takového rozsahu, kdy dojde prakticky k znemožnění normálního života v okolních sídlech. Rozhodně není tímto zájmem **zvýšení ekonomického zisku provozovatele**, který je zaměřován s přirozeným procesem.

5. Závěr:

1. Z výše uvedených argumentů a konstatování vyplývá, že dokumentace vykazuje závažné odborné, početní a formální chyby. Nesouhlasím, aby podle takto nekvalitně vypracované dokumentace byl posuzován záměr investora.

2. Bez ohledu na případné dopracování studie, jsou již nyní zveřejněné dopady záměru závažné. V dokumentaci není dostatečně prokázán soulad mezi veřejným zájmem a záměrem investora, který by strpění dopadů záměru na životní prostředí odůvodňoval. Naopak jsou zde zaměřovány obchodní cíle investora a přirozené vývojové procesy. Toto je skutečnost, která se přepracováním studie nezmění. Proto žádám MŽP o vydání zamítavého stanoviska k záměru investora.

6. Podpis a adresa



Ondřej Gottwald