



MIZPP00H1G65

MĚSTSKÝ ÚŘAD
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍDatum předání
čas příjezdu

30. 11. 2008

Počet listů/
příloh:

Číslo jednací

7215 /ENV/

OP

Ministerstvo životního prostředí

odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPCC

Vršovická 65

100 10 Praha 10 - Vršovice

Praha, 28.1. 2008

**Věc: Vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí EIA
Záměru „ Paralelní RWY 06R/24L letiště Praha - Ruzyně „
z prosince 2007 (dále jen dokumentace EIA).**

Výše uvedenou dokumentaci pokládám z dále uvedených důvodů za neobjektivní, neúplnou, zavádějící a chybnou a žádám o její vrácení k přepracování a doplnění z následujících důvodů :

1. Dokumentace EIA zcela opomíjí přirozený přírůstek obyvatel, který je v nynější době patrný zejména obecně v Praze a jejím blízkém okolí, a to zejména v dotčeném území Prahy 6 a přilehlých obcí, která je odedávna považována za jednu z nejlukrativnějších míst pro residenční bydlení, a tento trend se nepopíratelně předpokládá v následujících letech. Požaduji do výčtů exponovaných osob, které budou obtěžovány zejména nadměrným hlukem započítat předpokládaný nárůst obyvatel v zejména hlukem dotčených obcích a oblastech.
2. Dokumentace EIA, zejména část vyhlášení ochranného hlukového pásma a návrh režimů v ochranném hlukovém pásmu a část posouzení hluku na veřejné zdraví je v rozporu s platným územním plánem hl.města Prahy. Územní plán v posuzované oblasti, zejména v obcích Suchdol, Lysolaje, Nebušice, atd., počítá ve velké míře s územím určeným pro čistě obytnou zástavbu (OC), kde je zapotřebí splnit nejpřísnější hygienické limity a neomezovat bytovou residenční a individuální výstavbu pro bydlení. Dokumentace EIA v doporučeném návrhu režimů v ochranném hlukovém pásmu v předmětných oblastech vylučuje, omezuje, podmiňuje, nebo dokonce zakazuje výstavbu větších sídelních celků, dále výstavbu, nebo rekonstrukci individuálních bytových a rodinných domů. Požaduji dokumentaci EIA uvést do souladu s platným územním plánem hl.m.Prahy.
3. Dokumentace EIA, zejména příloha č.15 o posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví zcela opomíjí započítat, posoudit a vyhodnotit vliv v obcích Lysolaje, a ve většině obcí správního obvodu Praha západ a Kladno, které jsou dle zadání vlastní dokumentace EIA v území kategorie A ! – významně dotčené hlukem z leteckého provozu na letišti Praha – Ruzyně. V tomto smyslu není posuzována též většina obcí v území kategorie B a C. Požaduji posoudit zejména vliv hluku v obcích Lysolaje, a ostatních dotčených obcích a to též s ohledem na požadavky uvedené v tomto vyjádření. Požaduji posoudit všechny dotčené obce a ne pouze ty, které byly předmětem zadání objednatele.
4. Dokumentace EIA připouští, že bude v dotčených oblastech docházet k poškozování zdraví lidí a to zejména při překračování hygienických limitů hluku. Poškozováno bude zejména duševní, psychosomatické i fyzické zdraví (psychické poruchy, kardiovaskulární choroby atd.) Požaduji adekvátní zapracování míry vlivu zhoršení životního prostředí na zdraví lidí, vyjádřené v měřitelných jednotkách, například penězích tak, aby bylo možné v návaznosti řešit kompenzace za zhoršení životního prostředí (zejména hlukem). Tento posudek je zapotřebí doložit znaleckými posudky znalců v oboru zdravotnictví a příbuzných oborů.

5. Dokumentace EIA připouští zhoršené životní prostředí v dotčených obcích. Požadují adekvátní zapracování míry vlivu zhoršení životního prostředí, vyjádřené v měřitelných jednotkách, například pěnízech tak, aby bylo možné v návaznosti řešit kompenzace a např. daňové úlevy za zhoršení životního prostředí (zejména hlukem) a to s ohledem na předpokládaný pokles hodnoty dotčených nemovitostí, případně za omezení růstu hodnoty nemovitostí, který by byl bez výstavby paralelní dráhy RWY 06R/24L, nebo bez rozšíření ochranného hlukového pásma, předpokládaný a to například srovnávací metodou s vývojem hodnoty nemovitostí ve srovnatelných oblastech. Zde je nutné počítat též s připravovanými zamýšlenými projekty v souladu s platným územním plánem hl.m.Prahy, kdy z jasných důvodů nelze z pohledu investora ani z pohledu dotčených orgánů (také se tak doposud neděje) přihlížet k záměru výstavby paralelní dráhy RWY 06R/24L (dále jen BIS), a k záměru rozšíření a stanovení podmínek v novém hlukovém pásmu, které nejsou ani umístěny, ani povoleny, například právě proto, že není stanoven dopad těchto případných staveb na životní prostředí. V této souvislosti je nutné též vyčíslit navýšení ceny při výstavbě, nástavbě, přístavbě, nebo stavebních úpravách staveb z hlediska stavebně technického, zejména při ochraně budovy proti hluku. Tento posudek je zapotřebí doložit znaleckými posudky znalců v oboru oceňování nemovitostí a příbuzných oborů.

6. V příloze 15 dokumentace EIA o hodnocení vlivu hluku v části o rušení spánku je upozorněno na to, že pro hodnoty $L_n > 70\text{dB}$ není rušení spánku definováno. Z logiky věci vyplývá, že hodnoty $L_n > 70\text{dB}$ jsou pro noční spánek nepřijatelné a ne v dokumentaci tyto nadměrné hodnoty při posouzení prostě přehlížet, protože je norma nedefinuje! Z hlediska posouzení rušení spánku v nočním režimu je logické, aby byl noční hluk posuzován maximální hodnotou a ne průměrem. Kolísání hluku je pro režim spánku významně škodlivější než hluk rovnoměrný, a tedy i zdravotní rizika jsou významně vyšší, což průměrná měření zastírají. Požadují v dokumentaci EIA posoudit maximální naměřené hodnoty hluku z hlediska rušení spánku.

7. Požadují jasně stanovit vstupní parametry provozu letiště předkládané pro posouzení EIA a to z hlediska maximálního počtu přeletu letadel a jejich hlučnosti, jakožto i prokazatelné maximální hodnoty hluku dopadajícího na prostranství v dotčených obcích tak, aby bylo možné tyto vstupní hodnoty zezávacit pro umístění a povolení případné výstavby BIS a pro vyhlášení ochranného hlukového pásma, a aby bylo možné tyto údaje kontrolovat a případné neshody sankcionovat a domáhat se jejich dodržování.

8. Požadují dopracovat dokument EIA zejména při provozu nové dráhy (BIS) o posouzení vlivů jejího provozu na životní prostředí a zdraví obyvatel při stavu provozu k roku 2020. Na parametry provozu roku 2020 jsou navržena ochranná hluková hygienická pásma a považují za zcela zásadní, aby minimálně k tomuto roku byl posouzen i vliv na životní prostředí v dotčených obcích. Dokumentace neposuzuje provoz ve smyslu zákona 100/2001 Sb., ale pouze stav při uvedení dráhy do provozu v roce 2012 a na tomto základě nelze kvalifikovaně posoudit vliv na zdraví obyvatel u tohoto prokazatelně dlouhodobého záměru. Dokumentace nerespektuje oprávněné a relevantní připomínky úřadů, obcí i obyvatel jak požaduje závěr zjišťovacího řízení, zejména pak požadavek hygienika a obcí pro posouzení vlivu na životní prostředí pro rok 2020.

9. Vstupní údaje Izofony předpokládaného zatížení hlukem při provozu letových drah zpracované firmou Techson Praha, ze které dokument EIA vychází při stanovení úrovně zatížení hlukem a rozsahu dotčených obyvatel, se logicky v žádném případě nemohou přibližovat realitě, protože z dosud provedených vyobrazení záznamů skutečných drah přistání a vzletů letadel na letišti Praha-Ruzyně jasně vyplývá jejich plošně mnohem větší rozsah a postižení tak hlukem plošně mnohem větší oblast, a to i nad již hustě osídlenými oblastmi, než jak je patrné z předložených izofon. Požaduji, aby pro dokumentaci EIA byl vyhotoven realističtější podklad, vycházející ze skutečně provedených letů.

10. Návrh ochranného hlukového pásma, jakožto i výčty osob postižených hlukem v dokumentaci EIA je neadekvátně řešeno na ploše, nerespektující velmi přírodně zvrásněný profil zájmového území. Jako příklad uvádím hranici hlukového pásma kolmo na podélný profil Lysolajského údolí, kdy je logicky jasné, že hluk se šíří a bude šířit polouzavřeným prostorem Lysolajského údolí a jen těžko dojde k požadovanému útlumu zvuku uprostřed podélného profilu údolí. Požaduji zpracovat dokumentaci EIA v souladu s přírodním geomorfologickým profilem zájmového území.

11. Ve výčtu dlouhodobého využití jednotlivých směrů dráhového systému letiště Praha-Ruzyně dokumentace EIA, poskytnutých zadavatelem Letiště Praha, s.p., jsou chyby. Chybí zde jednotky toho, co uvedená čísla znamenají. Předpokládám tedy, že jsou myšleny procenta využití jednotlivých drah, pak tyto nedávají dohromady 100%, (vyjma roku 2006). Znamená to, že jsou ještě lety a údaje, ze kterých dokumentace EIA nemůže vycházet, což ukazuje na její neobjektivnost, netransparentnost a chybnost. Žádám uvést dokumentaci do souladu se skutečnými, objektivními, transparentními a ověřitelnými vstupními údaji, viz též body 7. a 9. tohoto vyjádření.

12. V dokumentaci EIA, v nárocích na dopravní a jinou infrastrukturu, provozu letecké dopravy, ve výčtu celkových údajů, údajů charakteristického letového dne a směrodatném leteckému provozu v charakteristickém letovém dni letiště Praha-Ruzyně, poskytnutých zadavatelem Letiště Praha, s.p., pro údajné srozumitelnější vysvětlení jako doklad a podklad, jsou chyby. Ve srovnávacím roce 2006, při charakteristickém letovém dni nesouhlasí součet počtu pohybů letadel při denním a nočním provozu ($456 + 45 = 501$ a ne uvedených 502). V rozpisu směrodatného denního leteckého provozu je pak uveden celkový denní pohyb 419 letadel, v součtu charakteristického letového dne je tento údaj 456 letadel. Při součtech denního a nočního provozu v rozpisu směrodatného denního leteckého provozu se pak dozvídám, že : „ $37+3=39$, $18+2=21$, $1+2=20$!, $7+1=28$!“ Předpokládaný stav v roce 2012 pak : V charakteristickém letovém dni je uveden celkový noční pohyb letadel 52ks, ale ve směrodatném leteckém provozu charakteristického dne pak : 156ks (to je vskutku 3x více !). Celkový součet letadel ve směrodatném provozu je 646, celkový součet v char.let. dni pak uvádí číslo 647. Při součtech denního a nočního provozu v rozpisu směrodatného denního leteckého provozu se pak dozvídám, že : „ $27+18=44$, $199+118=217$!, $6+1=6$!, $9+1=9$!, $18+1=18$!, “ Obdobně při předpokládaném provozu v roce 2012 a neprovedení záměru se pak dozvídám, že : „ $516+52=570$, $80+2=2$!“ . Zde je vidět, že ani člověk s pouze základním vzděláním nemůže s obsahem předloženého dokumentu EIA logicky souhlasit. Jaká potom může být objektivní vypovídající hodnota tohoto velmi složitého odborného posudku, když vychází z takto chybných a neověřitelných údajů ! Znamená to, že jsou ještě lety a údaje, ze kterých dokumentace EIA nemůže vycházet, což ukazuje na její neobjektivnost, netransparentnost a chybnost. Mimochodem výše uvedená fakta ukazují, že celý dokument EIA je vyhotoven pouze pro splnění zákonné povinnosti tento dokument předložit a ne objektivně vysvětlit a zhodnotit navrhovanou situaci, dále pohrdá lidmi, jakožto i jejich znalostmi. Žádám uvést dokumentaci do

souladu se skutečnými, objektivními, transparentními a ověřitelnými vstupními údaji, viz též body 7. a 9. a 11. tohoto vyjádření.

13. Dokument EIA je v rozporu s mými nezadatelnými právy, vyplývajícími též z „Aarhuské úmluvy o přístupu k informacím, účasti veřejnosti na rozhodování a přístupu k právní ochraně v záležitostech životního prostředí“, která „potvrzuje nezbytnost chránit, uchovávat a zlepšovat stav životního prostředí, a zajišťovat udržitelný a environmentálně příznivý rozvoj a uznávající, že každý jedinec má právo žít v prostředí zajišťujícím jeho zdraví a životní pohodu a že má povinnost, jako jednotlivec i spolu s ostatními, chránit a zlepšovat životní prostředí ve prospěch současných i budoucích generací“. Předložený dokument EIA připouští, že případnou výstavbou BIS bude podstatně zhoršeno životní prostředí, zejména z důvodu překračování hygienických limitů hluku a to pro podstatnou část lidí v určitých dotčených obcích, při navýšení počtu takto dotčených lidí, přitom v závěru dokumentu je uvedeno, že vhodnější je uskutečnění výstavby BIS. Je nepřijatelné, aby byla výše uvedená práva porušována v každém případě (s realizací BIS, nebo bez realizace BIS). Aarhuská úmluva je nadřazena českému právu. Požaduji dokument EIA uvést do souladu s Aarhuskou úmluvou tak, aby bylo nepřijatelné zhoršovat stav životního prostředí jednotlivce.

Jan Majer,

podpis :

