



MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

4/10

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

Došlo dne/ čas přijetí: 5-02-2008

Číslo jednací: 9222

V Hostivici dne 03. února 2008.

Připomínky k Oznámení o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/01 Sb. ve znění zákona č. 93/2004 Sb. PARALELNÍ RWY 06R/24L LETIŠTĚ PRAHA – RUZYNĚ („Oznámení“)

Dámy a pánové,

dovoluji si Vám touto cestou zaslat připomínky k výše uvedenému dokumentu.

Na úvod jen ve stručnosti předesílám, že bydlíme v Hostivici na jejím jihovýchodním konci – tedy někde v předpokládané hlukové zóně B. Stejně jako velká část našich sousedů máme malé děti. S leteckým provozem se stýkáme samozřejmě velmi často, nejvíce bezprostředně s vrtulníky a malými letadly, které létají přímo přes náš dům, dále samozřejmě také s běžným leteckým provozem na letišti Praha-Ruzyně. Vzhledem k blízkosti letiště jsme několikrát využili také cesty kolem letištního areálu ke krátkým výletům, takže máme i zkušenost s tím, co obnáší start a přistávání letadel z velmi malé vzdálenosti.

Prostudoval jsem si také **rozvojové plány** letiště na Ruzyni a mohu je ve zkratce shrnout tak, že letiště chce stávající kapacitu zhruba zdvojnásobit, což by odpovídalo přibližně polovině kapacity nejrušnějšího evropského letiště Londýn-Heathrow.

Na základě podrobného se obeznámení s příslušnými materiály, si Vám dovoluji tedy zaslat následující připomínky.

1. Hluková situace

- a) Oznámení se podrobně zabývá dopadem nového provozu na tzv. hlukovou mapu a také uvádí, jak k měření aktuálního hluku došlo. Podle mého názoru však nebylo hlukové měření provedeno s ohledem na různé povětrnostní podmínky, které v okolí letiště a přilehlých obcí vládnou. Měření bylo provedeno v relativně krátkém časovém úseku a nebralo v úvahu různé rozptylové podmínky a různé směry a sílu větru. Z osobní zkušenosti vím, že například za severního větru k našemu domu hluk doléhá se střední intenzitou. Pokud nastanou zhoršené rozptylové podmínky, dochází k velmi silnému přenosu hluku především z turbovrtulových letadel a hluk je skutečně tak silný, jako by se letadlo nacházelo v bezprostřední blízkosti našeho bydliště. Dále zde není proveden řádný rozbor provozu vrtulníků a malých motorových letadel; tento provoz probíhá mimo letové koridory vytyčené pro velká letadla. Tato připomínka je však obecná, týká se tedy například i předpokládaného zvýšení hluku z automobilové dopravy s ohledem na zvýšení kapacity letiště.
- b) Jelikož se jedná o odhady vlivu a skutečný vliv nelze pochopitelně změřit, je takový odhad zatížen určitou odchylkou, resp. chybovostí. Tato odchylka není v Oznámení uvedena a není mimo jiné zakreslena ani do hlukové mapy.
- c) Oznámení provádí rozbor pravděpodobného dopadu hluku na jednotlivé části obyvatel, přičemž tyto části jsou rozděleny podle věku. Dopad zvýšeného hluku na zdraví obyvatel se má podle Oznámení zvyšovat s rostoucím věkem. Oznámení uvádí, že negativní dopad na spánek jest eliminován jednak sníženým provozem na letišti v nočních

hodinách a jednak tím, že průnik hluku do vnitřních částí domů je omezen. Podle mého názoru se jedná o nesprávný předpoklad, jelikož malé děti přibližně do věku 3-4 roků spí i během dne, z toho ty menší i několikrát denně. Takové děti spí velmi často venku, tedy nelze v takové situaci brát v potaz ani hlukovou izolaci zdí a oken domu.

- d) Bude-li se uvažovat zhruba o zdvojnásobení kapacity leteckého provozu na letišti, znamená to samozřejmě i dvojnásobné nároky na odbavovací haly a na dopravu z/na letiště. Oznámení se nedostatečně zabývá zvýšením hlukové zátěže dané zejména automobilovým provozem na Pražském okruhu.
- e) Obecnou připomínkou pak je, že odhad hlukové mapy, jak by vypadala při zprovoznění další letové dráhy, je více než optimistický a podle mého názoru budou jednotlivá hluková pásma ve skutečnosti mnohem širší.

2. Vliv na ovzduší, zápach

- a) I v této pasáži si dovoluji zopakovat stejné připomínky k měření jako v bodech 1a) a 1b) výše.
- b) Oznámení dále uvádí, že nebude docházet k šíření zápachu. Toto konstatování považuji za zcela nesprávné, jelikož už nyní (za stávající úrovně leteckého provozu) dochází za určitých povětrnostních podmínek k šíření výrazného zápachu z leteckých motorů, který je silně cítit i v místě našeho bydliště. Navíc jsem v Oznámení nezaznamenal, že by bylo provedeno v tomto smyslu nějaké měření.
- c) Oznámení se zabývá vlivy na ovzduší v bezprostřední blízkosti letiště Ruzyně. Pokud ale má dojít přibližně ke zdvojnásobení leteckého provozu, půjde také o zdvojnásobení leteckého provozu v leteckých koridorech nad územím České republiky. Z tohoto titulu lze logicky očekávat negativní vliv na ovzduší v širším kontextu celé republiky. Takový vliv není v Oznámení uveden.

3. Vliv na hmotný majetek

- a) Oznámení uvádí, že vliv na hmotný majetek se omezuje pouze na objekty nejbližší letišti (Na Padesátníku, 3 objekty na kraji Hostivice). Toto konstatování je podle mého názoru nesprávné, jelikož při závažných negativních dopadech na celkové životní prostředí, které by stavba nové letové dráhy dojistě vyvolala, lze zcela reálně počítat se snížením hodnoty nemovitostí v místě našeho bydliště – ať už absolutně nebo relativně (nižší nárůst tržní ceny vůči nárůstu tržní ceny, který by nastal za stávající situace bez stavby nové letové dráhy). V tomto směru nebyla provedena řádná studie.


Závěrem si dovoluji shrnout, že Oznámení vykazuje určité nedostatky v oblasti měření a analýz a celkově jej považuji za nereálně příznivé právě pro stavbu nové letové dráhy. V tomto směru by podle mého názoru mělo dojít k jeho přepracování.

Dále subjektivně považuji celkový vliv nové letové dráhy na životní prostředí za natolik negativní, že jsem nucen vyjádřit zcela zásadní nesouhlas s její výstavbou.

Zvýšení leteckého provozu na dvojnásobek nebylo doloženo žádnou studií, která by zdůvodňovala takovouto potřebu pro občany anebo obchodní společnosti v České republice a jde tedy čistě o komerční zájem společnosti Letiště Praha. Při takovém nárůstu letového provozu bude zákonitě docházet k nárůstu letů, kdy cílovým anebo nástupním/nákladním místem nebude Praha, ale půjde o přestupní lety, resp. o logistickou dopravu (cargo) s překladištěm v Praze. Domnívám se, že bychom si neměli z takového důvodu své životní prostředí ničit.

Také se nedomnívám, že rozvoj dopravy rovná se zvýšení leteckého provozu. Jsou zde k dispozici i jiné dopravní kanály – pokud tedy nedojde k navýšení kapacity letiště v Ruzyni, nelze podle mého názoru očekávat žádný negativní dopad na obyvatelstvo. Spíše naopak – při započtení všech ekologických zátěží se jedná o dopravu snad nejméně ekologickou. Její relativně nízká cena je dána mimo jiné i tím, že do nákladů leteckých společností nejsou zcela zakalkulovány náklady na odbourání takto vzniklé ekologické zátěže.

S úctou



Jan Müller