

410
MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
P



Ministerstvo životního prostředí

Ing. J. Honová

odbor posuzování vlivu na životní prostředí a IPPC

Vršovická 65

101 00 Praha 10

Došlo dne/ čas přijetí: - 1 -02- 2008

Podat list/ číslo:

Číslo jednací: 2191 JENV 08

V Praze, dne 24. ledna 2008

Věc: Vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivu na životní prostředí podle přílohy 4 zákona č. 100/01 Sb. „Paralelní RWY 06R/24L Letiště Praha Ruzyně“ (dále jen „dokumentace“)

Po seznámení se s výše uvedenou dokumentací považuji za nutné se k ní takto vyjádřit:

1) Nesouhlasím s použitou metodou hodnocení vlivu na ŽP, kdy prognóza rozvoje letiště je dána jako nezměnitelný fakt, z kterého vyplývají urbanistická omezení rozvoje Prahy i omezení životních podmínek v dotčených územích.

I veřejná prospěšnost letiště má svůj limit. Tvrzení, že letiště napomáhá turistickému ruchu, který je přínosem pro Prahu, neplatí v případě tranzitu a transferu ani v případě zamýšleného navýšení kapacity nákladové dopravy.

Z posouzení vlivů na životní prostředí by měly být naopak stanoveny omezující podmínky pro letecký provoz.

2) V současné době je území Suchdola (a samozřejmě i další přilehlá území) charakteristické hodnotným bydlením na okraji města v kontaktu s cennými (a chráněnými!) přírodními lokalitami a harmonickou neurbanizovanou příměstskou kulturní krajinou.

Není vyhodnoceno, jak by posuzovaný záměr - zvýšená hlučnost a další negativní dopady leteckého provozu a zejména omezující režim ochranného hlukového pásma ovlivnil sociální aspekty. Území by se nezadržitelně proměňovalo v industriální zónu, plnou skladových areálů. Rozvojový potenciál hodnotného bydlení a stávající i další možné rekreační hodnoty území by byly zcela zmařeny.

V dokumentaci jsou špatně vyhodnoceny počty dotčených obyvatel, což ovlivňuje i vyhodnocení zdravotních rizik. Nejsou uvažovány významné školní komplexy jako je Zemědělská univerzita na Suchdole nebo Mezinárodní škola v Nebušicích.

3) Nevěřím vyznačení izofon v hlukových mapách studie Techson. Je to podle mne hra s čísly a s grafikou znázornění. Například na mapě znázorňující neprovedení záměru – rok 2012 (den) jsou pro směr RWY 06L/24R (hlavní dráha) vyznačeny izofony výrazně menšího rozsahu než na mapě současného stavu – rok 2006 a i na mapě pro výchozí stav – rok 2004 !! Přitom se má jednat o provoz podstatně vyšší (v roce 2012 = 15,4 mil. cestujících oproti v roce 2006 = 11,6 mil. resp. v roce 2004 = 9,6 mil.) Není k tomu žádný logický důvod, aby na hlavní dráze byl provoz menší při celkovém zvýšení provozu (na téměř dvojnásobek). Jediné možné vysvětlení takového znázornění je účelová manipulace, aby se zvýšený provoz výrazně projevil ve směru dráhy 13/31 !! Věc byla zřejmě namodelována tak, že kapacita provozu cílového stavu byla rozložena na uspořádání tří drah, tedy s paralelní RWY – viz mapa po realizaci RWY 06R/24L – rok 2012. Využití nové dráhy umožnilo zmenšení izofon ve směru RWY 06L/24R, a z této mapy byla vygenerována mapa na provedení záměru tak, že zátěž z paralelní dráhy byla přenesena na RWY 13/31. Takový postup a znázornění ale nepodává pravdivou informaci o možnosti využití dráhového systému bez paralelní RWY. Z takto zmanipulovaného účelového modelování vychází navazující hodnocení EIA co se

týká dotčení počtu obyvatel a z toho vyplývající zdravotní rizika. Protože je toto modelování nevěrohodné, jsou nevěrohodná i všechna hodnocení na něm založená.

Požaduji celkově vypracování oponentní hlukové studie. Konkrétně pak, aby byl znázorněn například i stav pro rok 2012 bez paralelní RWY, při kterém je současná hlavní dráha 06L/24R využita stejně jako dnes.

Hluková studie je prováděna jen dvourozměrným modelem. Nepostihuje specifika členitého terénu- údolí, odrazy.

Dokumentaci je třeba dopracovat s využitím 3D modelu hlukové studie.

4) Nesouhlasím s tím, že motorové zkoušky byly vynechány z posouzení EIA – odůvodnění, že nejsou součástí leteckého provozu a nevztahují se na něj limity pro letecký hluk a že bude posuzováno jako stacionární zdroj (s limity odpovídajícími stacionárnímu zdroji hluku podle Nařízení vlády č. 148/2006 Sb.) v samostatném procesu EIA, nepovažuji za přijatelné. Nikde není dáno, že součástí hlukové studie, natož pak posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví, musí být jen letecký hluk. Naopak zákon požaduje posouzení všech vlivů a jejich vzájemné působení a souvislosti (synergie). Požaduji, aby i motorové zkoušky odpovídající budoucímu uvažovanému provozu letiště byly zahrnuty do posouzení vlivů na životní prostředí záměru výstavby paralelní RWY.

5) Považuji za porušení svých občanských a lidských práv, že podnikatelský subjekt Letiště Praha s. p. (dosud, ale v budoucnu??) vyhláší násilně na základě svých podnikatelských záměrů omezující pravidla pro můj soukromý život.

Deklarovaná funkce ochranného hlukového pásma a návrh režimů v ochranném hlukovém pásmu, uváděný ve zprávě TECHSON - T/Z-209/07 naprosto jednoznačně směřují k omezení svobody jednotlivce, újmě na hodnotě majetku a znemožňují jakýkoliv zdravý rozvoj oblasti, zahrnuté do OHP.

6) Nadřazenost provozovatele letiště nad stavební úřad v otázkách povolování stavební činnosti v OHP považuji za protizákonnou a žádám o vysvětlení tohoto právního aspektu.

Předložená dokumentace neposkytuje objektivní informace o rozsahu vlivu na ŽP a zdraví obyvatel dotčené oblasti; řešení problémů se zvýšenou hlukovou zátěží je omezeno pouze na restriktivní opatření vůči obyvatelům bez návrhů kompenzačních opatření a opatření pro budoucí rozvoj oblasti.

Je zpracována v rozporu se zákonem č. 100/2001 Sb. a z toho důvodu **požaduji její vrácení předkladateli k přepracování.**

Karel Vavřík

