

**Ministerstvo životního prostředí**

Ing. J. Honová

odbor posuzování vlivu na životní prostředí a IPPC

Vršovická 65

101 00 Praha 10

MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ  
4/10

Došla dne/ čas přijetí: - 4 02 2008



Číslo jednací: 8429 /K/08 OP V Praze dne 27. ledna 2008

**Věc: Vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy 4 zákona č.100/01 Sb. Paralelní RWY 06R/24L letiště Praha - Ruzyně (dále jen dokumentace)**

k výše uvedené dokumentaci vlivů výstavby a provozu nové přistávací dráhy na letišti v Ruzyni se vyjadřuji takto:

1. Nesouhlasím s tím, že prognóza rozvoje letiště je v dokumentaci dána jako nezměnitelný fakt, ze kterého vyplývají urbanistická omezení rozvoje Prahy i omezení životních podmínek v dotčených územích. Jak by se urbanisticky rozvíjelo území, kdyby nebylo provozem letiště omezováno? Má Praha ustupovat komerčním zájmům letiště nebo naopak letiště se přizpůsobit charakteru a potřebám Prahy? Vždyť i veřejná prospěšnost letiště má svůj limit a neregulovaná intenzifikace profitu působí významné škody a stává se z hlediska veřejných zájmů nežádoucí.
2. Tvrzení, že letiště napomáhá turistickému ruchu, který je přínosem pro Prahu, neplatí v případě tranzitu a transferu. Kolik je to nyní a kolik by to bylo v budoucnu? A v případě zamýšlené velké kapacity nákladové dopravy jaký objem je – byl by v budoucnu – pro Prahu? Opravdu je vhodné a nezbytné, aby se pražské letiště stalo evropským překladištěm zboží? Navrhujeme, aby se v rámci posouzení vlivů na životní prostředí použila obrácená metoda: stanovit příznivé životní prostředí území jako omezující faktor pro letecký provoz. Jeho zvyšování umožňovat pouze díky zlepšování technických parametrů letadel (snížení specifické hlučnosti).
3. Obecná charakteristika přírodního prostředí širšího zájmového území (str. 108) je neúplná, když nezmiňuje přírodní komplex Šárckého údolí vzdálený cca 800 m od osy navrhované RWY, včetně dalších částí přírodního parku Šárka – Lysolaje, jako je lesní území Hlásek severně od Nebušic (téměř pod osou RWY) nebo zvláště chráněné území PP Housle západně od Lysolaj (prakticky pod osou RWY), ale i PP Baba a PP Podbabské skály. Nezmiňuje ani přírodní území pod osou RWY na levém břehu Vltavy – PP Sedlecké skály, a na pravém břehu - PP Zámky, PP Čimické údolí, PP Bohnické údolí a PR Podhoří včetně území přírodního parku Drahaň – Troja. Nezmiňuje ani PP Hostivické rybníky cca 1 600 m jihozápadně od osy navrhované RWY.
4. Byly v dokumentaci uvažovány i živočišné a rostlinné druhy (zejména ty zvláště chráněné) širšího území, které by mohly být budoucím provozem ovlivněny? Z nedostatečného výčtu významných přírodních lokalit zřejmě vyplývá i zkreslený (nedostatečný) výčet druhů. Některé z chybějících maloplošných ZCHÚ jsou zmíněny v části C.2.7. Krajina, způsob jejího využívání, ale ani zde není výčet úplný (např. krom zmíněných PR Divoká Šárka a Housle chybí všechna další ZCHÚ v území přírodního parku Šárka – Lysolaje.
5. Další rozšiřování letiště v tak těsné blízkosti hlavního města pro budoucnost není perspektivní a spíše by se mělo uvažovat o výstavbě či úpravě nového terminálu v oblasti s nejmenším dopadem na přírodu i obyvatelstvo podle mezinárodních zvyklostí, nebo nad všechny meze se rozvíjející dopravu regulovat. Požadujeme prověření dalších lokalit na území ČR vhodných pro rozvoj letecké dopravy.

6. V současné době je předmětné území Nebušic, Šáreckého údolí, Lysolaj, Suchdola (i další) charakteristické hodnotným bydlením na okraji města v kontaktu cennými přírodními lokalitami a harmonickou neurbanizovanou příměstskou kulturní krajinou. Není vyhodnoceno, jak by posuzovaný záměr, zejména zvýšená hlučnost a další negativní dopady leteckého provozu, i omezující režim ochranného hlukového pásma ovlivnil sociální aspekty. Území by se (zvláště pokud by zde byl realizován i silniční okruh ve variantě J) nezadržitelně proměňovalo v industriální zónu, zejména skladových areálů, podobně jak se to stalo v jiných územích. Rozvojový potenciál hodnotného bydlení a stávající i další možné rekreační hodnoty území by byly zmařeny.
7. V dokumentaci jsou špatně vyhodnoceny počty dotčených obyvatel, což ovlivňuje i vyhodnocení zdravotních rizik, a nejsou uvažovány významné školní komplexy jako je Mezinárodní škola v Nebušicích nebo Zemědělská univerzita na Suchdole.
8. Hodnocení vlivů na krajinný ráz (str. 119) a D.I.8. (str.210 a dál) se omezilo jen na posouzení vizuálního působení samotné navrhované RWY. To je naprosto nedostačující. Krajinný ráz není jen problém podoby stavby. Je to i kulturní a historická charakteristika území. Jsou to vedle hodnot přírodních i hodnoty estetické. A jak známo, i provoz je estetická kategorie. Není možné souhlasit s hodnocením, že území přírodních parků nejsou dotčena (str. 122). Nejsou dotčena samotnou stavbou dráhy, ale značně by byla dotčena provozem. Přírodní parky jsou vyhlášeny k ochraně dochovaného významně hodnotného krajinného rázu. A hluk hustého leteckého provozu nejen není pro ráz přírodního parku charakteristický, ale naopak je v naprostém rozporu s ním a hrubě jej degraduje. Pro příklad: podle vyhlášky č. 8/1990 Sb. o přírodním parku Šárka – Lysolaje, čl. 4 odst. 2: „mimo souvisle zastavěné části ve volné přírodě je zakázáno: ... c) rušit klid křikem nebo jiným hlukem, zejména provozem rozhlasových přijímačů a magnetofonů ...“ Soustavný intenzivní letecký hluk by oproti tomu nevalil?

Z výše uvedeného vyplývá, že dokumentace neposkytuje objektivní informace o rozsahu vlivu na životní prostředí a zdraví, je zpracována v rozporu se zákonem č.100/2001 Sb. a z tohoto důvodu **požadují její vrácení předkladateli k přepracování.**

*Jiří Vejražka*  
JIRÍ VEJRAŽKA