



MIZPP00H0KJX

P.T.
Ministerstvo životního prostředí
odbor posuzování vlivů na ŽP a IPPC
Vršovická 65
100 10 Praha 10 – Vršovice

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
7/10
Dneš. Graf. 5-02-2008
Číslo jednací: 9109 JENVL OP

V Praze, 30/1/2008

Věc: Vyjádření ke zjišťovacímu řízení posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 93/2004 Sb. k záměru: „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“

K předloženému oznámení (s obsahem a rozsahem podle přílohy č. 4 k zákonu) podávám **nesouhlas**. Oznámení dle mého názoru nemůže nahradit dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí pro další fázi procesu posuzování je jej třeba zásadně dopracovat.

K obsahu oznámení mám tyto výhrady a požadavky na dopracování:

1) Těsná blízkost Evropsky významné lokality Obora Hvězda

Dokument nebere v úvahu těsnou blízkost lokality Natura2000, CZ0113001 - Obora Hvězda. Plánovaná stavba je od lokality vzdálena necelých 2000m. Vyjádření MHMP-168349/2005/1/OOP/VI/P ze dne 18.8.2005 plyne zřejmě z neznalosti vládního nařízení č. 132/2005 Sb. ze dne 12.4.2005, kterým byla tato Evropsky významná lokalita vyhlášena.

2) Posouzení je koncipované jen k roku 2012

Posouzení EIA je koncipované jen k roku 2012, není zpracováno pro delší období (2020, případně 2025). Požaduji, aby při uvedených posuzovaných přepravních leteckých kapacitách byly posouzeny také vlivy na životní prostředí, které by působila navazující generovaná doprava automobilová osobní a nákladní i doprava veřejná.

3) Není stanoven hlukový limit pro obydlené oblasti

Žádám, aby pro letiště Praha Ruzyně byl v rámci posuzování vlivů na životní prostředí stanoven limit provozu, který by nepůsobil nadlimitní hluk v již nyní obydlených oblastech. To by zřejmě vedlo k přeměně tohoto letiště na letiště městského typu ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES ze dne 26. března 2002 (čl. 2, písm.b). Žádám, aby MŽP předložilo návrh na stanovení takového limitu provozu.

4) Dokumentace EIA hodnotí pouze optimalizovaný provoz letiště

Předložená dokumentace hodnotí pouze optimalizovaný provoz pro dráhové systémy. To nepodává objektivní vyhodnocení reálných vlivů realizace paralelní RWY na životní prostředí. Požaduji dopracování dokumentace o stanovení maximálních hodnot hluku a znečištění.

5) Posouzení působení hluku je předloženou dokumentací uvažováno pouze jako průměrný hluk uvnitř stavby

Posouzení působení hluku je předloženou dokumentací uvažováno pouze schematicky plošně, bez zohlednění konfigurace terénu, a pouze jako průměrné hodnoty uvnitř stavby. To naprosto nepostihuje reálný stav prostředí a nepodává hodnověrné informace o možných intenzitách hluku například při otevřených oknech nebo při pobytu venku - všechny přilehlé obydlené oblasti jsou zastavěny rodinnými domky se zahrádkami. Požadují dopracovat studii o zodpovědně vyhodnotit možné vlivy hluku v takovémto prostředí.

6) Počet nočních letů

Ve studii zmiňovaný počet nočních letů se ve studii doporučuje snížit, ovšem dopravní prognózy, které zveřejňují v současné době média se od tohoto doporučení značně odlišují. Požadují, aby bylo letiště zavázáno toto doporučení provést.

7) Počty zasažených obyvatel

Dokumentace EIA RWY0/24L zahrnuje jen stávající počty obyvatel v zasaženém území. Jako predikován provoz letiště, je možné predikovat územní rozvoj a (třeba ve variantě) posuzovat množství zasažených osob. Požadují dopracovat dokumentaci o rozvojové plochy a počty v budoucnu zasažených obyvatel.

8) Autoři dokumentace vynechali zcela lokalitu České zemědělské univerzity

V dokumentaci je dokazováno, že při uskutečnění výstavby nové dráhy bude počet osob zasažených hlukem nižší, než v případě nerealizace stavby. Autoři ale vynechali studenty a zaměstnance České zemědělské univerzity (cca 20 tisíc, studentů zapsaných 1.10.2006 bylo 17 759) pro denní dobu a (cca 2200 studentů na koleji) pro noční dobu. Tyto osoby je nutno považovat za stále obyvatele dané délkou studia. Navíc pro studium dle nařízení vlády ze dne 15. března 2006 je ekvivalentní hluk 50 dB, což nelze zajistit v navrženém ochranném hlukovém pásmu (OHP). Jak je vidět z přílohy 13, detail mapy pro Suchdol, dokument prilohab3.pdf, je nejvíce zasažena právě oblast, kde univerzita má pokusná pole, koleje a budovy a dle předložené studie je oblast zasažena hlukem nad 60dB v ekvivalentní denní době. To ovšem nic nevyovídá o tom, jaká je maximální úroveň hluku. Tato maximální hodnota bude jistě rušit výuku nejen na pokusných polích a sklenících ale i uvnitř v budovách.

9) Dokumentace nezahrnuje synergický vliv trasy „J“ a paralelní dráhy RWY06R/24L

Dokumentace nezahrnuje synergický vliv trasy „J“ a paralelní dráhy RWY06R/24L

a) rozptylová studie EIA RWY06R/24L nezabývá výduchem Suchdol z dálničního tunelu délky 2 km, 2x3 pruhy, cca 100 tisíc aut / den výdech: výška 27 m; rychlost výfuku 20 m/s; půdorys 20 m²; množství 200-300 m³/s; umístění výduchu cca 700 m na západ od zástavby Suchdola směr Horoměřice - nová zástavba

b) rozptylová studie EIA RWY06R/24L nezabývá výduchem přivaděče Rybářka z tunelu Rybářka, délka 800 m, 2x1 jízdní pruh, cca 30 tisíc aut; umístěný u jižního portálu tunelu Rybářka v těsné blízkosti zástavby v Sedlci. Požadavek na dopracování vlivu emisí z výduchů z dálničního tunelu a tunelu Rybářka.

10) Z posouzení byly vynechány motorové zkoušky

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.

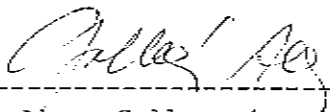
11) Nesouhlasím se závěry kapitoly D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky (str. 211)

Dokumentace neuvažuje nemovitě kulturní památky v širším zájmovém území. Např. kostel sv. Matěje na Hanspaulce není sice v území navrženého OHP, ale hluk z leteckého provozu nové RWY by zde byl nepochybně významně pocíťován. Budou snad také na kostel osazena trojitá plastová okna, aby letecký hluk nerušil?

Na str. 211 je uvedeno, že „vliv letiště na cenové úrovně související se stávajícími nemovitostmi postavenými před znalostí o možném rozšiřování letiště teoreticky závisí na funkci využití dotyčného pozemku a stavby. Zatímco cenový nárůst jednotek s charakterem průmyslové nebo obchodní zóny je jednoznačný, u jednotek s jiným charakterem minimálně nelze hovořit o poklesu.“ Toto tvrzení hrubě neodpovídá realitě. V hlukově zatížených oblastech výrazně klesá cena nemovitostí pro bydlení. Požaduji přepracování této části dokumentace.

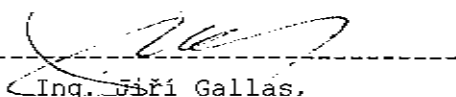
12) Charakteristika přírodního prostředí širšího zájmového území (str. 108) je neúplná

Charakteristika přírodního prostředí širšího zájmového území je neúplná, když nezmiňuje přírodní komplex Šáreckého údolí vzdálený cca 800 m od osy navrhované RWY, včetně dalších částí přírodního parku Šárka - Lysolaje, Roztocké údolí, lesní území Hlásek a zvláště chráněné území PP Housle. Dotčeny budou PP Baba a PP Podbabské skály a Pražské ZOO. Požaduji dopracování dokumentace o vyhodnocení hlukové zátěže v těchto oblastech.



Alena Gallasová

160 0



Ing. Jiří Gallas.

160 00