



MIZPP00H0R83

Ministerstvo životního prostředí  
Ing. Jaroslava Honová  
Odbor posuzování vlivu na životní prostředí a IPPC  
Vršovická 65  
101 00 Praha 10

MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍDošlo dne/  
čas příjezdu

- 4 - 02 - 2008

Místo příjezdu

Číslo jednací:

8693

/ENV/

08

V Praze dne 30. 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)**

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

### Obecně k dokumentaci

- 1) Vyjadřuji hluboké politování nad způsobem, jakým se zachází s občany této demokratické země, když se jim opakovaně hrozí **zásadním a fatálním zhoršením životního prostředí jenom proto, že se pár lidí rozhodlo, že letiště Praha Ruzyně se chce stát intenzivním překladištěm zboží a přestupní letovou stanicí.** Nemám nic proti tomu, aby Česká republika měla letiště, sama jsem už třikrát v životě leteckou dopravu využila a možná ještě využiji. Jakékoliv letiště v České republice by však, podle mého názoru, mělo být rozlehlé a výkonné pouze s ohledem na velikost naší země, na počet obyvatel a zejména na vzdálenost letiště a letových zón od hustě obydlených sídel. **V žádném právním státě, kde je zajištěna ochrana občanských práv a svobod, by nemělo být možné zčistajasna vyhlásit, že od roku XY v hustě obydlené oblasti, kde zatím žádný letový provoz nebyl, začnou najednou létat letadla, anebo že od roku XY v oblasti, kde již letadla létají a už teď významně obtěžují nezanedbatelné množství lidí, začne najednou létat letadel několikánásobně více.** Toto výše zmíněná dokumentace navrhuje, proto již existenci takovéto dokumentace považují za protiprávní.
- 2) V této souvislosti požaduji vysvětlení, podle kterého zákona či jiného dokumentu s právní platností jsem nyní vystavena hrozbě, že v případě vybudování nové paralelní RWY 06R/24L:
  - bych mohla být letovým hlukem a emisemi obtěžována a na zdraví ohrožována ještě více než dnes,
  - nemovitost, jejíž jsem vlastníkem a v níž bydlím, by pravděpodobně klesla na ceně, protože dotčené území by se mohlo stát téměř neobyvatelným (v důsledku absence regulace rozvoje letiště, která z dokumentace vyplývá),
  - nemohla-li bych zvýšený hluk a emise ze zdravotních důvodů dále snášet, bylo by pravděpodobně pro mě nemožné najít si odpovídající jiné bydlení, protože za stávající nemovitost bych nezískala dost peněz (pokles tržní hodnoty) a zřejmě bych tedy musela zůstat v dotčeném území a trpět dlouhodobými zdravotními potížemi způsobenými trvale zvýšenou hladinou hluku a emisí.

Možná by se posuzovatel rád vypořádával s touto připomínkou odkazem na zákon č. 544/2005 Sb., kterým se prohlašuje nová paralelní letová dráha za veřejný zájem. V této souvislosti je však třeba konstatovat, že s ohledem na plánovanou a brzkou privatizaci s.p. Letiště Praha a způsob, jakým se zvyšuje politický a lobbistický tlak na prosazení této kontroverzní stavby, to vypadá, že už **nejde o veřejný zájem, nýbrž o zájem podnikatelský**. Dovolují si považovat sebe a mnoho dalších obyvatel z dotčených oblastí za součást veřejnosti. A naším zájmem tato nová dráha opravdu není, naopak nás tyto vyhlídky velmi trápí a znejsťují. **Dovolují si zpochybnit právoplatnost a správnost výše zmíněného zákona č. 544/2005 Sb. o nové letové dráze jako veřejném zájmu a požadují jeho zrušení. Veřejným zájmem by měl být především život jako takový a život společenství lidí jako celku, s nenarušováním, ba dokonce přímo s ochranou přírodních a kulturních hodnot okolního prostředí.**

### Jednotlivé připomínky k dokumentaci:

- 3) Posouzení EIA je se vztahuje k různým rokům, takže jsou pak údaje těžko srovnatelné a nemůže z nich vzejít hodnověrné posouzení vlivu na zdraví lidí a životní prostředí. Konkrétně: celkové posouzení EIA se vztahuje jen k roku 2012 (plánovanému roku zprovoznění paralelní dráhy) se zvažovanými 15,4 milióny cestujících (216 500 pohybů letadel), přičemž některé podklady (např. zatížení silniční sítě) jsou k roku 2013, a přičemž v dalších letech po uvedení do nové RWY do provozu by s největší pravděpodobností byla snaha využít co nejvíce již existující kapacity terminálů pro odbavení cestujících (cca 24 miliónů cestujících), již existující kapacity pro odbavení nákladů a pošty (CARGO = 200 000 tun/rok) a nové uspořádání dráhového systému, které právě zásadní zvýšení provozu umožňuje. „Odůvodnění“, že budoucí zvýšení provozu po roce 2012, by podléhalo novému posouzení EIA, je nevěrohodné. Podle § 4 odst. 1 písm. b) zákona musí být posouzeny změny záměru, pokud má být významně zvýšena jeho kapacita a rozsah nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání ... pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Co znamená „významně“ zvýšena jeho kapacita? Nelze vyloučit, že v budoucnu by mohl provozovatel letiště pomocí meziročních nárůstů, které nebudou hodnoceny jako významné, postupně významně zvýšit kapacitu bez nové EIA. **Požadují**, aby posouzení vlivů na životní prostředí bylo provedeno minimálně ke stavu v roce 2020, tedy podle prognózy pro kapacitu 21,2 miliónů cestujících resp. 275 000 pohybů letadel za rok, tedy pro stav, který je zcela reálně uvažován (přičemž může být docílen i dříve) a který právě výstavba posuzované stavby RWY umožňuje. **Požadují**, aby byl také posouzen letecký provoz, který by zajišťoval plné využití již existujících přepravních kapacit letiště (terminály a CARGO) a to v možných variantách: dokládky v poměru odpovídající poměru jako v současné době (90%), nebo při větším využití nákladních leteckých speciálů. **Požadují**, aby při uvedených posuzovaných přepravních leteckých kapacitách byly posouzeny vždy také vlivy na životní prostředí, které by působila navazující generovaná doprava automobilová osobní a nákladní i doprava veřejná. **Požadují**, aby byl posouzen i technicky maximálně možný letecký provoz při plánovaném uspořádání RWY: 06I/24R + 06R/24L + 13/31.
- 4) **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, aby dodržení takového limitu provozu bylo garantováno vládou

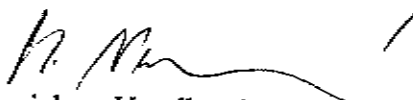
republiky a bylo základní podmínkou při plánované privatizaci s.p. Letiště Praha. Je samozřejmě zapotřebí, aby pro přeměnu charakteru ruzyňského letiště a k vybudování nového vhodněji situovaného mezinárodního letiště byl potřebný časový prostor – např. do roku 2020.

- 5) Návrh ochranného hlukového pásma (OHP) (viz příloha 14 dokumentace) je koncipován k roku 2020 a tento návrh je zároveň připraven pro projednávání ve správním řízení. Obávám se, že závěrečné stanovisko podle nyní projednávaného posouzení EIA nebude použitelné pro uvedené správní řízení (nebude splněn požadavek § 10 odst. 4 zákona 100/2001 Sb.), protože posouzení vlivů je hodnoceno pro stav k roku 2012. Bez stanoviska EIA není možné vydat rozhodnutí ve správním ani jiném řízení. Podle všeho, by případný pokus použít stanovisko hodnocení stavu k roku 2012 pro řízení týkající se stavu k roku 2020 byl pokusem o podvod a obcházení zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. I to je důvod, proč je nezbytné, aby MŽP nyní předloženou dokumentaci vrátilo k přepracování a doplnění posouzení (minimálně) k roku 2020, neboť již nyní je evidentní, že návrh pro správní řízení na vyhlášení OHP je již připraven.
- 6) Předložená dokumentace EIA hodnotí pouze optimalizovaný provoz pro dráhový systém RWY 13/31 + RWY 06L/24R + paralelní RWY 06R/24L při prognóze k roku 2012 a ve variantě posuzuje stejný provoz bez paralelní dráhy. To nepodává objektivní vyhodnocení reálně možných vlivů záměru realizace paralelní RWY na životní prostředí. Jednak proto, že nikdo nemůže do budoucna garantovat, že bude zaručeno rozložení provozu jediné takto – je zapotřebí posoudit možné provozní varianty. A také proto, že takto postavené srovnání realizace stejného provozu ve variantě s novou RWY a bez ní odporuje základnímu smyslu záměru realizace paralelní RWY – umožnit provoz, který již současný dráhový systém neumožňuje. Žádám, aby bylo provedeno vyhodnocení vlivů na životní prostředí provozu, který umožňuje nynější dráhový systém v porovnání s provozem, který by umožnil navrhovaný dráhový systém s paralelní RWY.
- 7) Posouzení působení hluku je předloženou dokumentací uvažováno pouze schematicky plošně, bez zohlednění konfigurace terénu, což nepostihuje reálný stav prostředí a nepodává hodnověrné informace o možných intenzitách hluku a tedy ani o možných dopadech na životní prostředí a zejména na zdraví obyvatel. V místech výše položených a otevřených směrem k letovému koridoru je působení hluku významně větší než v polohách rovinných nebo údolních. To platí zejména pro oblasti jako je např. Hanspaulka, Baba (a i další podobně situovaná místa), kde již nyní je hluk z leteckého provozu dosti citelný a obtěžující. Žádám, aby posouzení bylo provedeno s využitím modelování konfigurace terénu. To je nejen technicky možné, ale jediné může zodpovědně vyhodnotit možné vlivy hluku. Žádám, aby MŽP vrátilo dokumentaci k doplnění takového vyhodnocení.
- 8) Dokumentace posuzuje jen stávající počty obyvatel v zasaženém území. Stejně jako je predikován provoz letiště, je nutné predikovat územní rozvoj a (třeba ve variantě) posuzovat množství zasažených osob. Požaduji dopracovat dokumentaci o rozvojové plochy a počty v budoucnu zasažených obyvatel.
- 9) 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 stálé 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 příloha3.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.

- 10) V dokumentaci se hodnocení vlivů na krajinný ráz (str. 119) a D.I.8. (str.210 a dál) omezilo jen na posouzení vizuálního působení samotné navrhované RWY, což je naprosto nedostačující. Krajinný ráz nelze vnímat jen jako podobu staveb, ale i jako kulturní a historickou charakteristiku a hodnotu území. Každá krajina má nejen hodnotu přírodní, ale i estetickou. 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 nevadil? Žádám, aby dokumentace v tomto smyslu posoudila vliv plánované výstavby a provozu nové vzletové a přistávací dráhy na krajinný ráz, na přírodní a estetickou hodnotu dotčeného území.
- 11) V dokumentu není uvedeno, jak v závislosti na zvyšujícím se počtu cestujících bude řešena problematika zvýšeného množství vyprodukovaných odpadů. Není uvedeno, jak bude zabezpečeno nakládání se vzrůstajícím množstvím odpadů.
- 12) V dokumentaci chybí riziko havárií letadel na území kolem letiště při přistání a odletu a jejich řešení. Na Suchdole již k podobné havárii došlo.
- 13) V současné době je předmětné území Nebušic, Šareckého 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.

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.

  
Stanislava Veselková