



Praha, 3. února 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)**

Vyjadřujeme vážné výhrady k výše zmíněné dokumentaci vlivů výstavby a provozu nové přistávací dráhy na letišti v Ruzyni:

- 1) Dokumentace posuzuje pouze účinky nové dráhy těsně po jejím předpokládaném uvedení do provozu. Vybudování nové dráhy je však natolik nákladnou investicí, že lze předpokládat její využívání po mnoho desítek let. Proto je třeba posoudit její vliv na životní prostředí nejen z hlediska stavu v roce 2012, ale v delším časovém horizontu. Provoz této dráhy bude mít prakticky trvalé následky pro život v širokém okolí. Dokumentace neposuzuje provoz ve smyslu zákona 100/2001 Sb., ale pouze stav při uvedení dráhy do provozu a na tomto základě nelze kvalifikovaně posoudit vliv na zdraví obyvatel. Aby bylo možno objektivně posoudit vliv nové dráhy, je třeba provést srovnání minimálně k roku 2020 s uvážením předpokládaného nárůstu letecké dopravy.
- 2) V dokumentaci je na str. 144 uvedeno: „Ze shora uvedeného vyplývá, že v denní době, resp. z hlediska posouzení pravděpodobného počtu obtěžovaných obyvatel, je pro v této expertize posuzované lokality stav bez realizace nové dráhy jednoznačně příznivější.“ Zároveň ale dokumentace pokračuje: „Je však nutné upozornit na skutečnost, že platí to, co je uvedeno již výše, tj., že nerealizací BIS dojde k redistribuci akustické zátěže, jejíž následkem dojde k zatížení lokalit s hustou zástavbou s následnou novou expozicí několika desítek tisíc lidí.“ Toto tvrzení je zavádějící. Nerealizací BIS nedojde k žádné redistribuci, protože lokality s hustou zástavbou zmíněné v dokumentaci (Ruzyně, Motol, Jinonice, Butovice, Stodůlky, Řepy) jsou zasaženy provozem na dráze RWY 13/31, která je využívána za povětrnostních podmínek, při kterých není možný provoz na stávající RWY 06L/24R. Za takových podmínek ale není možný ani provoz na nové dráze RWY 06R/24L, která je se stávající RWY 06L/24R rovnoběžná.
- 3) Ve výčtu hlukem zasažených osob zcela chybí studenti a zaměstnanci České zemědělské univerzity v Suchdole. Tyto osoby sice většinou nemají v Suchdole trvalé bydliště, tráví zde však většinu pracovních dní a budou zcela jistě škodlivým účinkům hluku dlouhodobě vystaveny.
- 4) Vzhledem k závažnosti dopadu plánované dráhy na životním prostředí je nezbytné provést minimalizaci jejích škodlivých vlivů. To je ovšem možné pouze na základě zodpovědného a objektivního porovnání nejrůznějších variant. Dokumentace se sice zabývá různými kombinacemi výstavby silničních komunikací v okolí letiště, ale z hlediska samotné dráhy a režimu jejího využívání rozlišuje pouze variantu s novou dráhou nebo bez ní. Pomocí vhodných organizačních a technických opatření je možné snížit hlukovou zátěž obydlených oblastí dotčených letovým provozem. Například lze uvažovat o přerozdělení zátěže tak, aby nedošlo k překročení hygienických limitů v hustě osídlené oblasti Suchdola. Toho lze docílit tím, že se nová dráha bude využívat pouze pro odlehčení během špičkového provozu s největší hustotou, zatímco běžný provoz se bude odehrávat výhradně na stávající dráze. Je krajně nevhodné, aby se veškeré přelety přesunuly na novou dráhu, umístěnou blíže k centru města, čímž by byly silně zasaženy obydlené oblasti s doposud snesitelnou úrovní hlukové zátěže. Na základě podrobných srovnávacích výpočtů uvažujících různé možnosti rozdělení provozu lze dospět k optimální variantě minimalizující hlukové zatížení obyvatelstva. Takové výpočty však v dokumentaci zcela chybí.

- 5) Nesouhlasíme s návrhem na zřízení ochranného hlukového pásma zahrnujícího téměř celé území Suchdola. Takové opatření by umožnilo prakticky neomezený nárůst leteckého provozu, aniž by byl provozovatel nucen omezovat jeho škodlivé účinky. Řádně provedená optimalizační studie by ukázala, že rozumné zvýšení kapacity letiště je možné i při respektování hygienických norem, s výjimkou některých ojedinělých lokalit v těsné blízkosti letiště.
- 6) V dokumentaci je na str. 211 uvedeno: „Zatímco cenový nárůst jednotek s charakterem průmyslové nebo obchodní zóny je jednoznačný, u jednotek s jiným charakterem minimálně nelze hovořit o poklesu.“ Toto tvrzení není ničím podloženo a jeho druhá část je zcela absurdní. Mezi „jednotky s jiným charakterem“ (než průmyslovým nebo obchodním) jistě patří především obytné domy. Je zřejmé, že jejich užitná hodnota se v oblastech zasažených hlukem letadel výrazně sníží a úměrně tomu klesne i jejich hodnota tržní. Posouzení dopadu na hodnotu nemovitostí by mělo být doloženo fundovanou ekonomickou analýzou.

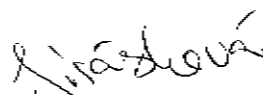
Z výše uvedených připomínek jednoznačně vyplývá, že předložená dokumentace neposkytuje úplné a objektivní informace o rozsahu vlivu na životní prostředí a zdraví, a z tohoto důvodu požadujeme její vrácení předkladateli k přepracování.

Žádáme, aby pro letiště Praha Ruzyně byl v rámci posuzování vlivů na životní prostředí stanoven limit provozu, který by nepůsobil nadlimitní hluk v oblastech v současnosti již osídlených - přeměna na letiště městského typu ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES ze dne 26. března 2002 (čl. 2, písm.b).

Žádáme, aby Ministerstvo životního prostředí předložilo návrh požadující, aby dodržení takového limitu provozu bylo garantováno vládou České republiky a bylo základní podmínkou při ohlášené privatizaci Letiště Praha, s.p.

  
Prof. Ing. Milan Jirásek, DrSc.

  
Mgr. Vlasta Jirásková

  
Anna Jirásková