



MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Došlá dne: 16. 01. 2008  
Číslo jednací: 3575

Ministerstvo životního prostředí  
k rukám Ing. J. Honové,  
ředitelce odboru posuzování vlivu na  
životní prostředí a IPPC  
Vršovická 65  
101 00 Praha 10

Praha, 14. leden 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:

1. Nesouhlasím s návrhem na zřízení ochranného hlukového pásma (OHP) navrženého na letecký provoz nad celým Suchdolem a dalšími obcemi. Jak lze vyhlásit omezení z hlediska hluku na existující zabydlenou oblast? Omezení by mělo platit obráceně: letiště nesmí překročit hladinu akustické energie pro trvale obydlenou oblast. Chráněni by měli být lidé, ne letiště!!
2. K přílohám
  - P2: v materiálu 10-2007 TECHSON 2. odstavec – byl zvolen selektivní výběr obcí!!! To se projeví např. v P11 pominutím dolního Sedlce při zpracování hlukové studie průjezdu vlaků, synergického vlivu dopravy (pražský okruh – magistrála – vliv přemostění) a možná i dalších. Str. 4. – nesoulad tvrzení a obr. 3. – žlutou barvou mají být označeny zóny bez hlukové zátěže – v tomto případě je to střed letiště!!!
  - P3: Garance generálního ředitele letiště nemá kulaté razítko; jak může garance ředitele zavázat nového majitele, případně nového ředitele? Jedná se o zavádějící informaci
  - P5: řešení křížení letové dráhy není bez problémů. Některá naváděcí a měřicí místa nelze umístit do normou předepsaných poloh. Konstatuje se, že ještě nelze ověřit dopad těchto vlivů. Ukáže se to až za provozu. V případě závad by to mohlo významně ohrozit bezpečnost letového provozu!!!
  - P6: dopravní prognóza – aktualizace k roku 2014 vychází z průzkumu ÚDI Praha.. První prognóza pro r. 2006 vychází z průzkumu z r. 2003. Na žádost byla tato prognóza rozšířena do r. 2013 na základě kontrolního průzkumu dopravy z r. 2006. Chtělo by to ověřit jak se kryjí výsledky prognózy pro r. 2006 vycházející z průzkumu z r. 2003 s průzkumem z r. 2006!!!  
V průzkumu dopravní zátěže od zaměstnanců letiště se počítá s absencí 20% zaměstnanců letiště! pro výpočet dopravní zátěže. Není to vysvětleno. Může jít o záměrné minimalizování dopadů?
    - A.1.5.1. – Bilance přepravovaných osob je rozpočítána na 24 hod, zatím co převážný počet přepravovaných osob je ve dne (vychází z pohybu letadel - tedy nejvíce 18 hod). Rychlodráha ovlivní zátěž autobusovou dopravou nepříliš významně z rozdílů tabulek s a bez rychlodráhy (str. 11 a 12) je to 0,2% ve prospěch rychlodráhy. bilance nákladní dopravy zřejmě nerespektuje nárůst dopravy v důsledku cargo letů (protože v té době nový provoz letiště sotva začne!!!)  
Závěr – tvrdí se (str. 12), že zavedení kolejové dopravy významně přispěje ke snížení autobusových relací (z tabulek vyplynulo 0,2%)
  - P9: Voda – čištění Unětického potoka – není bez problémů jsou tam podmínky – pokud ....  
Musí se požádat vyjmutí pozemků z ochrany (ZPF). Jde i o výskyt silně ohrožených živočichů (str. 10 nahoře – chtějí výjimku)  
Kopanický potok se nepovažuje za vodní tok a tak nedojde k dotčení VKP!!!  
Galvanizovna ČSA nadměrně zatěžuje potok Cd již nyní. S nárůstem provozu hrozí nárůst i když provedou opatření, které nyní nemají.
  - P10: Emise - údaje emisních faktorů jsou pro rok 2012, ale výpočet pro dopravu je pro r. 2013 (647 letů za den)  
příspěvek v zátěži VOC není průkazně neškodný
  - P11: Hlukové mapy železniční dopravy – zcela bylo pominuto měření v horním Sedlci (před deštěm, za deště a východním větrem x současný start letadel přes tuto oblast) a zejména v dolním Sedlci, který z úvah o hlukových zátěžích vypadl zcela. Zvláště synergický efekt leteckého,

železničního a silničního (most okruhu + současný provoz do Roztok) pro dolní Sedlec bude silný!!!

Při měření hlukových zátěží pro zhodnocení synergického účinku hluku od různých zdrojů nelze vynechat hluky spjaté s normálním životem obce, jako jsou štěkot psů, troubení, atd., které jsou integrální součástí života obce a ke všem dalším hlukům se načítají. Viz Metodika měření str. 2 a 3. (Přece kvůli letádlům nevyvraždíme psy, aby nezvyšovali hlukovou zátěž!)

P12: Final – nárůst hluku z dopravy, nezapočítává letecký provoz. Už teď je subjektivně nad únosnou míru.

P13: Chyba akustických měření je odhadována na  $\pm 2 - 3$  dB. „Dohodli jsme se na  $\pm 2\%$ “. Jak je možné se **dohodnout na chybě měření?** !!! Je to doklad tendenčnosti zprávy! Každá úchylka ve prospěch pozitivního hodnocení je dobrá!!!

Hluk letadel, která rolují, nebo provádějí motorové zkoušky (hlučné!!) se nezapočítávají do letového provozu, ale pouze jako pozemní operace. Těch však s rostoucím provozem bude značně přibývat. Podle mne to ve studii není zahrnuto.

3. Obecně – je to vypracováno pro rok 2012 – 2013, tj. nezohledňuje to skutečné budoucí zátěže při plně rozvinutém režimu.
4. Noční hluk by měl být posuzován maximální hodnotou, ne průměrem. Kolísání hluku je pro režim spánku významně škodlivější než hluk rovnoměrný, a tedy i zdravotní rizika jsou významně vyšší, což průměrování překrývá.
5. Provoz letiště negativně ovlivní vedle hodnoty života i hodnotu nemovitostí. Také významně zvyšuje finanční náročnost údržby a dodatečných úprav a přístaveb. Zadavatel ani zpracovatel nevyšlil tento fakt a neřeší kompenzace za tento hrubý zásah do základních lidských práv.
6. Dokumentace zcela pomíjí nebezpečí katastrof, jejichž pravděpodobnost silně roste s rostoucí komplikovaností provozu, stejně tak jako s rostoucím počtem pohybů. Tím spíše neřeší adekvátní opatření v případě takovéto události. V Suchdole – Sedlci již jednu takovou zkušenost máme!!
7. Ve výčtu hlukem zasažených osob zcela chybí studenti a zaměstnanci České Zemědělské univerzity (ve dne přes 15 tisíc, v noci kolem 3000). Pět let studia lze považovat za trvalý pobyt či dobu za kterou se mohou trvale projevit následky překračování zdravotních limitů.

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.

Jméno a příjmení

Adresa

Podpis

Doc. Ing. Pavel Beneš, CSc.

