



MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Doba dot./  
číslo příj. 5 02- 2008

Číslo jednací 9279/ENV/08

V Praze, 31. ledna 2008

Ministerstvo životního prostředí  
Ing. Jaroslava Honová  
Ředitelka odboru posuzování vlivu na životní prostředí a IPPC  
Vršovická 65  
1001 00 Praha 10

Dokumentace o hodnocení vlivu na životní prostředí  
RWY06R/24L letiště Praha – Ruzyně

Připomínky:

1. Neobjektivnost:

Zákon č 100/01 Sb, para 19, odst. 2: „ Zpracovatel posudku je povinen posoudit dokumentaci objektivně a v plném rozsahu.“

Nelze posoudit objektivně dokumentaci, která sama o sobě není objektivní - viz seznam autorů:

Ing. Dana Patrná – Letiště Praha

Ing. Arch. A. Nikodém – autor projektové dokumentace

2. Není provedeno porovnání řešení variant záměru s tím, že neexistuje variantní řešení. Autoři dokumentace naprosto pomíjejí variantu, že provoz letiště Ruzyně se nebude rozšiřovat a část provozu převezmou sousední letiště ( Vodochody, Benešov, Mladá, Pardubice)

Zde je nutno konstatovat, že výstavba RWY06R/24L není ve státním zájmu, neboť v nejbližší době se Letiště Ruzyně stane soukromým subjektem a následně bude prodáno zahraničnímu vlastníkovi. Z tohoto hlediska je naprosto neadekvátní veškeré odvolávání se na státní či společenský zájem dále v Dokumentaci. Rovněž to není ani v zájmu h.m. /Prahy, neboť většina nárůstu cestujících budou cestující tranzitní.

3. Lze konstatovat, že důvěryhodnost zpracované Dokumentace

( dále jen D) je celkově nízká vinou chybných konstatování či údajů :

3a) Kapitola „ Charakteristika zájmového území“, str,165:

**Suchdol:** Autoři dokumentace se neobtěžovali zjistit skutečnou situaci. Tvrdí, že zástavbu tvoří především rodinné domy, kdy zástavba je situována po obou stranách páteřní komunikace II/241 – ul. Kamýcká ve vzdálenost 5 – 130 m od osy komunikace ul. Kamýcká. Toto naprosto nepravdivé tvrzení nutně vzbuzuje oprávněné pochybnosti o vypovídací hodnotě D EIA. Požaduji vysvětlení, na základě čeho autor dokumentace k výše uvedenému tvrzení došel. Naprosto opomíjí hustou vícepodlažní bytovou výstavbu, nemluvě o areálu Zemědělské Univerzity se zhruba 20000 studenty.

3b)D – str.145, příloha č. 10 str. 45

Je naprosto nepravdivé konstatování, že expozice hluku ze železniční dopravy je v posuzovaných lokalitách je bezvýznamná – hluková zátěž v Suchdole – lokalitě Budovec převyšuje subjektivně nárazově hluk z letecké dopravy.

3c)Část C.2.7 – krajina, způsob jejího využívání. Na str. 120 se uvádí: „Z urbanistického hlediska jsou určující liniové stavby, velkoplošné objekty“

Z textu není jasné, zda se jedná o oblast Letiště Ruzyně ( pak má autor pravdu) nebo o celou dotčenou oblast a pak se jedná o naprosto nepravdivé tvrzení.

3d) Velkým nedostatkem při zpracování Dokumentace je nejasnost textu, kdy se jedná o oblast vlastní dráhy BIS, anebo o oblast, dotčenou výstavbou. Toto znepréhledňuje text Dokumentace.

13e) Naprosto nepřijatelné pro další řešení problému je odvolávání se na jakési „ Garance generálního ředitele k opatřením ke snížení hluku z provozu letiště Praha – Ruzyně po výstavbě paralelní dráhy RWY 06r/24L zn. KGŘ/962/RSM/6800/2007/IRS/ZPR ze dne 20.11.2007“

Zahrnutí tohoto irelevantního dokumentu do Dokumentace E.I.A. svědčí o tendenčnosti Dokumentace. Takovéto garance nejsou žádný právní dokument a mohou mít relativní platnost pouze do doby prodeje letiště zahraničnímu zájemci.

#### 4. Kap. D.I.2. Vlivy na ovzduší – imisní zátěže ( srovnáváno pouze pro výpočtovou síť)

##### Příspěvky NO<sub>2</sub> k imisní zátěži

Není pravdivé tvrzení , že navýšení je málo významné.

Roční aritmetický průměr naroste o 49,62 %

Hodinový aritmetický průměr naroste o 45,98%

##### Příspěvky frakce PM 10 k imisní zátěži

Zvýšení příspěvků k 24 hodinovému aritm. Průměru je 45,6%.

Frakce PM 10 je v současnosti značně zatěžující a 50 %tní navýšení není nevýznamné.

##### Příspěvky CO k imisní zátěži

Nárůst imisí je 45,2%, vzhledem k imisnímu limitu je to možná nárůst nízký, ale absolutně značný.

##### Benzen

Nárůst o 142% nelze označit za malý.

##### Příspěvky VOC k imisní zátěži

Nárůst VOC je 46,45%, což absolutně je vysoký nárůst.

### 5. Kap. D.I.9. – vlivy na hmotný majetek

Konstatování autorů ( str. 211), že ...“ u jednotek s jiným charakterem minimálně nelze hovořit o poklesu“ je účelové a nutno opravit dle očekávané skutečnosti. Je naprosto zřejmé, že vytvořením OHP dojde k rapidnímu poklesu hodnot nemovitostí nejen uvnitř OHP, ale i v okolí, což představuje ztrátu majetku a to povede k soudním žalobám.

6. Na str. 169 – článek „ Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz“ říká:  
„Provozovatelem letiště je Letiště Praha s.p.“ D zpracovávána do r. 2012 musí zmínit změnu vlastníka minimálně na a.s., ne – li očekávaný prodej zahraničnímu zájemci.

7. Naprosto irelevantní je část dokumentace , uvedená na str.182 – „ Návrh opatření ke snížení hluku po realizaci RWY O6R/24L.

Již v současnost se nedodrží trajektorie letů a dle mého názoru vymezení optimální tratě pro přelety a odlety letadel mělo být součástí PD, co se týče „ pozemních operací letadel“ - kdo to bude nařizovat soukromému vlastníkovi letiště v budoucnosti.

### 8.Kap. ÚVOD

Tabulka „ Prognoza Letiště Praha, s.p.“ v odstavci „ Pohyby“ uvádí pro rok  
2012.....216500 pohybů  
2020..... ...274000 pohybů

Kapacita dráhového systému je uvedena, mimo noční dobu, 44 pohybů/hod. Provoz, jak tato kapitola neustále zdůrazňuje, je velmi vyrovnaný.

Tudíž, aritm. zjednodušeno, možný počet denních pohybů je 256960úrok. Z toho plyne, že rok 2012 může být plně pokryt stávajícími drahami bez budování dráhy BIS a rok 2020 téměř také.

9. Str. 143 D uvádí

„ Varianta bez realizace RWY 0R/24L přinese řadu provozních problémů a nezbytných opatření důsledky i pro hlukovou zátěž v okolí letiště. Je vysoce pravděpodobné, že nárůstem letecké dopravy:...”

Tato premisa - nárůst letecké dopravy je naprosto zcestná tím, že nárůst se musí odehrávat Pouze v Ruzyni Nárůst LD lze rozptýlit. Vodochody, Kbely, Benešov) a v Ruzyni dopravu omezit a to tím spíše, že se očekává prodej zahraničnímu zájemci.

Následně požadují vysvětlit, o jaké politické zájmy (str.173) se jedná. Toto do Dokumentace EIA bez vysvětlení nepatří.

10.Závěrem komentáře je nutno konstatovat, že výstavba dráhy BIS není ve státním zájmu, porušují-li se tím svobody a práva zhruba 6000 jednotlivců v dotčeném území, a to v zájmu co největšího zisku pro Letiště Praha s.p.při budoucí transformaci a prodeji.

Při návrhu vyhlášení OHP v E.I.A. (str.182) Dokumentace se nepokrytě přiznává, že cíl vyhlášení OHP je chránit zájmy letiště – soukromého subjektu- před rizikem budoucích konfliktů, což znamená zcela flagrantní porušení Ústavou zaručených práv a svobod jednotlivců.

Ing.Jan Šefránek

