


MIZPP00H0BLE

MIL. ODBOR POSUZOVÁNÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ  
PROSTŘEDÍ A IPPC  
Vršovická 65  
101 00 Praha 10

Došlo dne/ čas přijetí: - 6 - 02 - 2008 / 11:10

Číslo jednací: 9699 / ENV/DK



Praha, dne 4. února 2008

Věc: Vyjádření k dokumentaci z 10. 12. 2007, zpracované RNDr. Tomášem Bajerem CSc. pod názvem

**„Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy 4 zákona č.10/01 Sb. v platném znění - PARALELNÍ RWY 06R/24L LETIŠTĚ PRAHA - RUZYNĚ“ (dále jen dokumentace)**

Ač nejsem plně kvalifikovaným odborníkem na problematiku životního prostředí, zarazily mne v předložené dokumentaci podstatné nesrovnalosti, a to již na úrovni podkladů. Např. podklady pro odvození hluku jsou definovány na stranách 64-65 dokumentace, a to v členění na celkové údaje, charakteristický letový den a směrodatný letecký provoz. Podklady jsou uvedeny pro varianty

- a) srovnávací („současný“) stav
- b) „cílový stav“ (rok 2012) s provedením záměru
- c) „cílový stav“ (rok 2012) bez provedení záměru

Uvedené podklady jsou zatíženy mj. následujícími vadami:

- i. tabulka „Počty přiletů a odletů na letišti PRAHA RUZYNĚ v roce 2006“ (str. 64) neodpovídá součtem řádku celkem (501) počtu pohybů pro charakteristický letový den (502). Kromě toho obsahuje řadu dalších chyb (ve sloupci RWY06 ARR autoři tvrdí, že  $41+3 = 44$ , ve sloupci RWY06 DEP autoři tvrdí, že  $37+3 = 39$  /správně 40/, RWY31 ARR pak nalezneme výpočet  $18 + 2 = 21$  /správně 20/, RWY31 DEP pak dokonce  $1+2 = 20$  /správně 3/ a nakonec se dočteme, že na RWY13 DEP pak dokonce  $7+1 = 28$  /správně 8/)

tabulka „Počty přiletů a odletů na letišti PRAHA RUZYNĚ v roce 2012“ pro variantu s paralelní RWY (str. 65) neodpovídá součtem řádku celkem (646) počtu pohybů pro charakteristický letový den (647). Kromě toho obsahuje řadu dalších chyb (ve sloupci RWY24R ARR autoři tvrdí, že  $27+18 = 44$  /správně 45/, ve sloupci RWY24R DEP pak nalezneme dokonce výpočet  $199+118 = 217$  /správně 317/, dále se v tabulce dozvíme, že  $6+1=6$ ,  $9+1=9$  a  $18+1=18$ )

tabulka „Počty přiletů a odletů na letišti PRAHA RUZYNĚ v roce 2012“ pro variantu neprovedení záměru (str. 65) opět - a v tomto případě zásadně - neodpovídá součtem řádku celkem (490) počtu pohybů pro charakteristický letový den (570).

Zmíněné tabulky nesou veškeré znaky „zpětného odvozování“, notoricky známého snad každému studentovi. Zpětné odvozování se používá v situacích, kdy je třeba předem daný výsledek podložit dopočtenými podklady. V tomto případě nebyli autoři ani natolik pořádní, aby podklady vypadaly alespoň naoko věrohodně.

**Žádám proto, aby si zpracovatel vyžádal od zadavatele nové zpracování podkladů ohledně směrodatného leteckého provozu, jejich korektnost nechal prověřit nezávislým znalcem a poté je zohlednil ve všech odvozených modelech a výpočtech.**

- ii. Z porovnání Celkových údajů pro variantu b) a c) vyplývá, že v obou případech je pro rok 2012 plánována přeprava 15,4 mil. cestujících. Ve variantě b) má být údajně k jejich přepravě využito 216,5tis. pohybů letadel, ve variantě c) má na stejný počet cestujících postačovat 190,6tis. pohybů. Z uvedené disproporce vyplývá, že počet pohybů letadel zjevně není jednoduše závislý na počtu přepravených cestujících. Prognózy počtu pohybů letadel odvozené od počtu cestujících jsou tudíž v podstatě nepodložené.

Celkové údaje neobsahují ani v jedné z variant objem přepraveného nákladu – vzhledem k tomu, že letiště Praha-Ruzyně disponuje velkokapacitními cargo-terminály, nelze tento údaj ignorovat, natož pak vyjadřovat poměrem k počtu cestujících (mj. vzhledem k existenci nákladních letadel).

**Žádám proto, aby zpracovatel doplnil do podkladů výslovnou kvantifikaci přepraveného nákladu pro všechny posuzované varianty a zohlednil ji ve všech odvozených modelech a výpočtech.**

- iii. Předložené prognózy pokládají za cílový stav rok 2012. Vzhledem k tomu, že na tento rok je naplánováno otevření plánované paralelní RWY, nelze jej,
- iv. z hlediska odvození hluku generovaného záměrem, považovat za cílový – počty pohybů letadel budou po roce 2012 nepochybně stoupat. Jelikož dlouhodobá prognóza leteckého provozu (jak ostatně uvádějí i autoři studie) je pouhým odhadem, a jeho vývoj bude nepochybně podřízen ekonomickým zájmům letiště PRAHA RUZYŇ, lze dlouhodobě očekávat nárůst provozu až na hranici kapacity projektovaného dráhového systému.

**Žádám proto, aby zpracovatel doplnil do dokumentace rozbor varianty s maximálním využitím navrhovaného dráhového systému, včetně všech odvozených modelů a výpočtů a tuto variantu posuzoval jako cílový stav.**

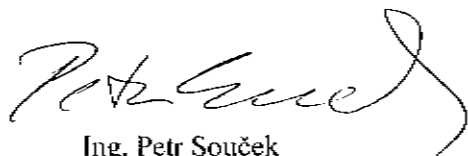
Předložená dokumentace zavrhuje pádné důvody k pochybnostem již na úrovni podkladů, nelze proto předpokládat, že poskytuje objektivní informace o rozsahu vlivu na životní prostředí a zdraví. Vzhledem k tomu považují za zbytečné marnit čas rozбором dalších (zhusta odvozených) nesrovnalostí a navrhuji, aby:

**Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy 4 zákona č.10/01 Sb. v platném znění PARALELNÍ RWY 06R/24L LETIŠTĚ PRAHA – RUZYŇ**

**byla vrácena předkladateli k přepracování, a to se zvláštním zřetelem na výše uvedené požadavky.**

V případě jakékoliv nejasnosti jsem připraven své vyjádření upřesnit.

S pozdravem



Ing. Petr Souček