



Došlo dne/
čas přijetí

4-02-2008

Průběh řízení
přihláška

Číslo jednot.

PP03 /ENV/

OP

„Vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí „Paralelní RWY 06R / 24L Letiště Praha Ruzyně“

Úvodem:

Celková strategie posílení leteckého provozu rozšířením jediného letiště směrem k centru Prahy se nám jeví jako ojedinělá v středoevropském prostoru. Např. v souvislosti s omezením provozu letišť v Curychu, Berlíně atd.. Nikde se nedostává nová vzletová plocha na dohled centra.

I současný postoj správy letiště (*jeho faktická neschopnost vyřešit jeden jednoduchý letitý problém – napojení přivaděče na silnici Slaný-Praha, resp. „vyřešení“ zcela amatérským způsobem*) vyvolává reálnou obavu, že ani naznačená řešení a přístupy nebudou ze strany investora realizována a budou zmiňována jen po dobu kdy stále nemá povolení. Po desetiletí nezkolaudované úseky jižní spojky, dvacet let chybějící předepsané hlukové bariery, desetiletí neřešené problémy magistrály, řešené až po 19 letech a mnoha letech soudních pří atd. jsou jasným příkladem jak postupuje de facto státní podnik či silný investor s vědomím politické kultury a nízké úrovně vymahatelnosti práva v ČR.

Nejen v následně uvedených bodech vyjadřujeme svůj nesouhlas a žádáme o doplnění či přepracování:

- 1) Je jasné, že je nutné posoudit vliv i daleko za rok 2013, včetně všech generovaných návazností. Není dostatečně zpracovaná varianta využitím stávajících kapacit letišť, popř. nevyužívaných (bývalých vojenských) letišť v dosahu středních Čech.
- 2) Požadujeme stanovení limitu provozu nezpůsobující nadlimitní hluk v obydlených oblastech a jeho vládní garanci.
- 3) Stanovisko jako podklad pro návrh OHP je nepoužitelné, nutné vrátit k přepracování o doplnění posouzení minimálně k r. 2020, lépe pro delší období.
- 4) Není možné garantovat optimální rozložení provozu, je nutné doplnit o vyhodnocení vlivů současného provozu ve srovnání s navrhovaným dráhovým systémem (různí provozní varianty).
- 5) Pouze plošné působení hluku je nutné doplnit o zohlednění konfigurace terénu, jeho modelování za použití sofistikovaných modelačních technologií.
- 6) Prognóza rozvoje letiště není nezměnitelný fakt či axiom! Všeobecný zájem je zde pouze beranidlem zájmům investora. *Aféry kolem pozemků pro plánovanou dráhu jsou nejlepším příkladem toho, že tento „všeobecný zájem“ je tím takřka posledním na zřeteli. Rovněž alarmující okolností prodeje Cargo ČSA tomu naznačují.* Je nutné aby obrovské letecké překladiště zboží bylo 7 km od Svatovítské katedrály? Navrhujeme obrácený pohled kladoucí důraz na stanovení přísných kritérií i za cenu omezení provozu na určitou míru. Zvyšování tohoto limitu provozu pak jen za podmínky zvýšení technických parametrů letadel. Jako je snížení hlučnosti, snížení emisí – přechod na jiné pohony, nasazení konvertoplánů (jenž nepotřebují vzletové dráhy vůbec!). Vždyť v současnosti používané stroje mají svůj technologický původ hluboce v 60. a 70. letech minulého století. Nastavují snad STK a normy EU emisní limity u aut podle 40 let starých vozů a pohonných jednotek?
- 7) Je nutné zahrnout motorové zkoušky do posouzení vlivu RWY.

- 8) Chybí např. dopady bezpečnostního vypouštění paliva při nestandardních přistáních.
- 9) Zpráva neobsahuje posouzení vlivu na celou řadu přírodních komplexů nacházejících se v přímém okolí navrhované dráhy. Jejich výčet je zřejmý s prostého pohledu na mapu okolí.
- 10) Není např. možné souhlasit s názorem, že území přírodních parků nejsou dotčena. Takový názor je mírně řešeno .
- 11) Nejsou vůbec důkladně hodnoceny ostatní vlivy na obyvatelstvo.

Vliv není možné zužovat pouze na samotný hluk, která je okamžitý negativním a nejvíce signifikantním dopadem. Chybí např. studie vlivu spadu těžkých kovů, karcinogenních a dalších zplodin z letadel, spalujících desítky tun leteckého paliva. Popsat důkladně vliv na zdraví obyvatel např. srovnávací studií či za použití zahraničních studií, kterým potvrzují značném zvýšení těch nejzávažnějších chorob ! Zejména je nutné aby byla vzata v úvahu přijatá či navrhovaná varianta pražského obchvatu a vliv na obyvatelstvo posouzen za současného působení obou dopravních staveb !

Zde ukazujeme na princip a podmínění zvýšení provozu naznačený u bodu ad 6).

12) Odsunutí případných kompenzačních opatření do fáze „projektové přípravy“ je pouze synonymem pro „nebudeme se tím v zásadě později moc zajímat“. Viz naznačené příklady z jiných dopravních staveb v úvodu.

13) Závěr, že emise nejsou žádným ohrožením pro obyvatelstvo je zcela neudržitelný a nemající oporu v reálných srovnávacích studiích, odkazujeme na bod ad 11.

14) Z výše uvedeného je pouze zřejmé, že nepovažujeme za správný a udržitelný ani závěr, že nejvýznamnějším vlivem na přírodu je kácení dřevin (navíc zřejmě méně hodnotných) v areálu stavby.

V Praze 30.1. 2008

Marcela Polatová, Ing. Karel Polata

