



MIZPP00H0N3K

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
P

V Praze dne 2. 2. 2008

Dotko-dra/
čas prijati

- 5 -02- 2008

Pratitilidly
prijati

Cislo jednaci

1926

ENVL08

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC
Vršovická 65
Praha 10
100 10

Věc: Vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivů životního prostředí „Paralelní RWY 06R / 24L
Letiště Praha Ruzyně“

Dobrý den.

Moje občanská povinnost mne nutí vyjádřit se k nesrovnalostem v dokumentaci EIA a trvat na vrácení dokumentace k přepracování v níže uvedených bodech, vzhledem k jejich neúplnému či špatnému zhodnocení navrhovaných změn, v souvislosti s výstavbou paralelní RWY 06R / 24L Letiště Praha Ruzyně.

Návrh ochranného hlukového pásma (OHP), který je součástí dokumentace EIA

Návrh OHP je přílohou v dokumentaci EIA, proto považuji za nutnost vyjádřit se i k němu.

1. V dokumentaci EIA je uvedeno, že návrh OHP byl již předjednáán se všemi dotčenými obcemi a městskými částmi hl. m. Prahy, a že připomínky budou zpracovány v dokumentu, který bude sloužit k projednání s krajskými hygienickými stanicemi.
 - Musím konstatovat, že MČ Nebušice obdržela sice studii Techson s Návrhem OHP. Letiště Praha však s MČ Nebušice **nikdy nejednalo** o smluvní hranici OHP. Považuji tedy tento bod za lživý a na základě toho, se mi zdá celá dokumentace spolu s dalšími body dosti nedůvěryhodná a *žádám o přehodnocení celé této dokumentace a navrácení k úplnému přepracování a doplnění.*
2. OHP zohledňuje hlukové limity v půlročním intervalu. Vzhledem k tomu, že se delší dobu zabývám statistikou, vím, že když v půlročním horizontu je průměrný hluk 60dB, **denně či měsíčně může být tato hladina překračována dosti výrazně** např. více než 100dB. To už je samozřejmě hladina **ovlivňující zdravotní stav** obyvatel s důsledky, hluchoty, zkrácováním života, horší konkurenceschopnosti v zaměstnání atd.
 - Vzhledem k této skutečnosti trvám na zkrácení vyhodnocované doby na **krátkodobou**, např. 14 dní či měsíc při **plném provozu** a ne, aby se v této době uvažovalo s odstavkou např. při běžné údržbě. Navíc by hodnota hlukového zatížení neměla být počítána jako průměr, ale jako **medián**, je to jediná hodnota, která nám objektivně objasní skutečný stav. *Tento důvod je sám od sebe důvodem k přepracování celé EIA, neboť má vliv na ostatní body.*
3. V území OHP jsou doporučena režimová opatření a to: **úplné vyloučení výstavby větších sídelních celků, výstavbu a rozsáhlou rekonstrukci bytových a rodinných domů (včetně školních, sociálních, zdravotních staveb) podmínit souhlasem provozovatele letiště, souhlasné stanovisko bude uděleno, pouze pokud hygienický hluk se nebude významně zvyšovat (více než 5 dB), volně se mohou stavět parkoviště, obchodní, skladové a výrobní prostory.**

V území se stavební uzávěrou jsou doporučena tato omezení: **úplný zákaz výstavby bytových či rodinných domů (včetně škol, zdravotních, předškolních, sociálních budov), dále zákaz využití území k rekreačním účelům, podmínit souhlasem letiště a orgánem veřejného zdraví výstavbu silnic, parkovišť, skladových a výrobních prostor.**

- Všechny tyto body mi přijdou jako podmiňování využití prostoru budoucí soukromé firmě, která letiště odkoupí od státu. Myslím si, že stavba jako letiště má sloužit převážně obyvatelům a ne, aby negativně ovlivňovala jejich život diktováním, co a jak mohou! Dále všichni víme, že lokalita kolem Nebušic je jedna z mála, která je lehce dostupnou městskou hromadnou dopravou a slouží k relaxaci obyvatel v době pracovního týdne a hlavně o víkendech. Stejně tak se v této oblasti vyskytují významné školy jako Zemědělská univerzita, Mezinárodní škola, která je i velmi často navštěvovaná představiteli významných států. Nedokážu si představit, jak by manželka prezidenta USA reagovala na to, co je to za ostudu pro ČR, když dovolíme soukromé společnosti, aby posílala nad hlavy našich dětí nákladové speciály! Asi nejvíce omezující mi přijde stavební uzávěra, či diktování jak co si mohu zrekonstruovat. **Přijde mi to balancování na hranici omezování osobních svobod.** Nadále si nedokážu představit, že z nynější pomalu nejlukrativnější a nejžádanější oblasti k bydlení v okolí Prahy vzniknou prostory parkovišť, skladů a výrobních prostor v těsné blízkosti PP Divoká Šárka. Navrhuji projednání OHP se všemi zástupci dotčených městských částí i obcí ještě před odsouhlasením EIA a zakomponování oblasti OHP do této dokumentace. *Vzhledem k těmto bodům trvám na vrácení dokumentace k přepracování!*

Připomínky k dokumentaci RWY EIA 2007

1. Jako zavádějící mi přijde koncipovat návrh k roku 2012, který nemůže být ani dodržen, vzhledem k tomu, že nejdříve musí být vystavena dopravní obslužnost v podobě obchvatu města Prahy. Dosud není rozhodnuto, jaká varianta bude stavěna a vzhledem k tomu, že varianta J uvažuje o nadúrovňové křižovatce, která by byla dosti problematická z hlediska bezpečnosti. Nadále investor uvažuje o roku 2012, kdy by měla být dráha čerstvě vystavena, ale v budoucnu se bude využívat pravděpodobně v daleko větší míře, aby byla plně uspokojena kapacita obou veřejných terminálů, CARGA, vojenského letiště i letiště pro malá letadla. Což je dle dnešní kapacity zhruba 24 mil. cestujících a 200 000 tun/rok, což je znatelně jiné číslo, než je všude uváděno.
 - **Požaduji, zhodnocení stavu nejdříve v roce 2020 nejlépe však 2030. Nadále zhodnotit stav okolní osobní dopravy, vzhledem k současnému velmi špatnému stavu a ke kapacitě. A konečně posoudit stav při technicky maximálním leteckém provozu při plánovaném uspořádání RWY: 06L/24R + 06R/24L + 13/31 a ne v optimalizované variantě, ale naopak v maximální.**
2. Již dnes je hluk pro mne dosti obtěžující zvláště při startování letadel. Má to vliv na mou pracovní výkonnost a odpočinek tzn. potencionálně i na zdravotní stav! Situace, kdy se provoz dostane do těsné blízkosti mého bydliště, to bude neúnosný stav. V noci nebudu moci usnout, nebudu moci vycházet ven a sedět na zahradě.
 - **Trvám na tom, aby byl stanoven hlukový limit provozu.** To znamená, Letiště Ruzyně by bylo letiště městského typu. Prosím, aby MŽP navrhlo tento limit a aby jeho dodržení bylo garantováno vládou republiky, ještě před prodejem s. p. Letiště Praha.
3. Návrh OHP je koncipován k roku 2020, a jestliže je dokumentace EIA vyhodnocena k roku 2012 bude-li použita k projednávání ve správním řízení, bude se jednat o **podvod a pokus obcházení zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.**
 - *Z tohoto důvodu trvám na vrácení dokumentace EIA v přepracování k roku 2020!*
4. Vzhledem k tomu, že navrhovatelé předkládají pouze optimalizovaný provoz všech třech drah a porovnávají to ke vztahu bez paralelní dráhy, nikdo nemůže zaručit, že stav bude pouze optimalizovaný. Naopak je potřeba zhodnotit všechny varianty, například při plné vytiženosti jedné dráhy, při běžné údržbě těch zbylých dvou při zachovaném provozu dle roku, ke kterému se udělá studie!

- A na základě těchto dat vyhodnotit výsledky vlivu na životní prostředí. *Dále trvám na zhotovení návrhu s porovnání se situací, kdyby se paralelní dráha nepostavila!*
5. Přijde mi dosti výrazný nedostatek, že ve studii je počítáno s rovinatým profilem krajiny, byť to tak není. Všichni víme, že vyvýšená a bližší místa k letišti budou daleko více trpět, oproti místům v údolí.
 - *Žádám o navrácení dokumentace k přepracování, z hlediska vytvoření studie ke konkrétní situaci terénu!*
 6. **Žádám o provedení oponentní hlukové studie**, neboť grafické znázornění izofon je pouze hra s čísly a daty. Např. šířka izofon po výstavbě nové paralelní dráhy jsou značně rozdílné oproti starým drahám, byť přepravnost má být daleko vyšší oproti současnému stavu. Napadá mne jen úmysl s manipulací, aby klesl provoz na dráze 13/31. Dále v celé studii je počítáno s přílety a ne odlety, kdy motory jedou na 100% a hluk je samozřejmě značně vyšší. Samozřejmě pokud by izofony byly zakresleny správně, posunula by se značně i hluková pásma a pokud by se zhodnotil i profil terénu byl by dopad na životní prostředí drasticky jiný, snad až kritický!
 7. Nesouhlasím s použitou metodou, kdy rozvoj je neměnný. Všichni víme, že již v minulosti byly odhady špatné. Jak co do provozu letiště tak do urbanistické výstavby. Nikde není poznamenáno, jaký vliv bude mít obslužnost letiště, veřejná doprava, automobilová doprava atd. Není vyhodnocen ani stav, kdy se dráha bude stavět. Kudy se bude dovážet materiál, když již na současných silnicích jsou pravidelně zácpy a kapacitně nestačí. Jak velký hluk bude během stavby. Nikde není zhodnocen pokles hodnot realit a pozemků v oblasti. Vždyť víme, že hluk je značný faktor na cenu nemovitostí. **To vše považuji jako za nepřijatelné a jediné řešení je navrácení studie k přepracování.**
 8. Jako účelové je také **zastrašování obyvatel při tzv. nulové variantě**. Není možné, aby tato situace nastala. **Bylo by to porušování limitů, dle zákonných norem viz Letecké informační příručky (AIP) ČR – proudová letadla o max. vzletové hmotnosti více než 7000kg musí přistávat a odlétat z dráhy RWY 06/24.**
 - *Trvám na zhotovení nulové varianty, která by neodporovala platným právním předpisům přílohy 4 části B čl. 1 č. 5 zákona č. 100/2001 Sb.*
 9. Nesouhlasím, aby **motorové zkoušky byly vynechány z dokumentace EIA**. Jsou to věci, které mají vliv na OHP a ta je součástí EIA a tak by měli být zahrnuty i do dokumentace EIA a mělo by k nim být přihlédnuto.
 - *Žádám o doplnění do dokumentace EIA!*
 10. Nechápu, jak v tak vrcholné problematice, může dojít k tak základním **chybám jako sčítání a odčítání**. To vše mi říká, že celé této studii nebyla věnována dostatečná pečlivost, ale možná spěch a manipulativnost, aby výsledek byl co nejdříve a došlo k lhůtě k vyjádření přes vánoční svátky a návrh tak mohl uspět, neboť se obyvatelé v tuto dobu zajímají jinými záležitostmi. Nyní příklady (str. 64) podivné součty ve sloupcích 37+3 není 39, 18+2 není 21, 1+2 není 20, 7+1 není 28, dále součet letových dnů 456+45 není 502. To samé se objevuje i u roku 2012, 80+2 není 2. S tím souvisí i problém, že při stejném počtu cestujících odhadnutých za rok 2012 při provedení paralelní dráhy je 216,5 tisíc pohybů letadel, ale při nepostavení paralelní dráhy je 190,6 tisíc pohybů. Co znamená tento rozdíl? **Dopravní speciály, které nejsou zahrnuty ve studii? Opět chyby s počty? Opět manipulace s daty?**
 - *Prosím o korektní přepracování dat v dokumentaci EIA!*
 11. Přijde mi v dnešní době nemožné **nepočítat s riziky a nehodami či terorismem**. Navíc, když v minulosti už k jisté tragédii ve stejné lokalitě došlo.
 - *Prosím o doplnění studií, která bude počítat s možností výskytu nehod při zvýšené hustotě letů. Nadále rizika bezpečnostního vypouštění paliva při nestandardních přistáních. Dále i rizika teroristického útoku a hlavně rizika nehodovosti na*

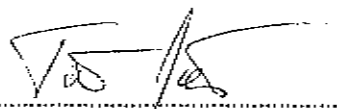
plánované nadúrovňové křižovatce. Dál je nutné vyhodnotit konkrétní rizika zkrácení dráhy pro přistání.

12. Nechápu, jak mohly být zredukovány dotčené obce a městské části. Na prozatímních RWY vidíme, že trajektorie letů přesně nesledují náletové trajektorie a vzniká tzv. spleť.
 - Proto považuji za nezbytné vyhodnotit nový OHP se spleť trajektorií a zapojení tak i dotčených městských částí do jednání ohledně nové paralelní dráhy. To samozřejmě bude mít vliv i na životní prostředí, tzn. že *současná dokumentace je vadná a tudíž je nutnost jí vrátit k předpracování.*
13. Dále není kvalitně zhodnocen vliv na řadu problematik vzhledem k zvířectvu v Šáreckém údolí, které je pouze 800 m od osy dráhy včetně ostatních přírodních parků, Šárka-Lysolaje, Hlásek, PP Housle, PP Baba, PP Podbabské skály, PP Sedlecké skály, PP Zámky, PP Čimické údolí, PP Bohnické údolí, PP Hostivické rybníky, PP Draháň-Troja a samozřejmě pražská ZOO. Ve většině těchto lokalit platí **zákazy rušení klidu křikem, rozhlasem či jinak, váhám, že letový provoz by byl ohleduplnější**, když již nyní je dosti obtěžující. Dále není zhodnocen vliv hluku na ptactvo, které je náchylnější např. severní část obory Hvězdy, která je vzdálena 1400 m od osy 13/31.
 - *I toto by mělo být doplněno.*
14. Je nepochopitelné, že v dokumentech není již jasně definován **návrh kompenzačního opatření**. Je tam pouze všeobecně naznačen a odsouván do další přípravy. Lehce se pak na to zapomene a my, kteří budeme nejvíce postiženi, budeme negativně ovlivněni.
15. Nadále nechápu závěr D. II. 1, který popisuje nezvýšení imisní zátěže po výstavě RWY. Každému je jasné, že se **zvýšujícím počtem letadel se zvyšují i imise**, ty samozřejmě **mají vliv na zdraví občanů**. Ve světě byly dělány studie na řadu problému, jak např. s neplodností, kratší životností, problémy se sluchem, častými gastrointestinálními problémy, psychickými problémy. Samozřejmě to limituje i v pěstování různých plodin-ovoce, zeleniny, květin. Již nyní stromy méně plodí se zvyšujícím se provozem. Nepřál bych Vám vidět ani sousedův bazén plný olejových skvrn po letní sezóně. To vše nám padá na hlavu.
 - *I z tohoto hlediska by měla být studie doplněna. Mělo by se žádat i vyjádření širokého odborného spektra ze stran lékařů.*

Nechápu, jak po jen této části nedostatků mnou jmenovaných, může Letiště Praha konstatovat, že vliv na životní prostředí je zanedbatelný. Z mého hlediska je celá dokumentace EIA zanedbaná a možná účelově upravená pro záměr výstavby.

Doufám, že i v dnešní době se můžeme na státní správu s důvěrou obrátit.

Žádám o pečlivé zhodnocení těchto mých poznatků, které jsou jednoznačné a musí zásadně vést k okamžitému vrácení dokumentace k přepracování a hlavně doplnění nejen mnou citovaných nedostatků. Není možné, aby Letiště Praha ničilo úmyslně životní prostředí a negativně ovlivňovalo život a zdraví obyvatel za účelem možného zisku, který po privatizaci bude přesouván na soukromé účty!



MUDr. Tomáš Janík