



710
IVO
MĚŘENÍ

7
MĚŘENÍ
MĚŘENÍ

Číslo zápisu: 8518, 09

**Ministerstvo
životního prostředí**
odbor posuzování vlivu na životní
prostředí a IPPC
Vršovická 65
101 00 Praha 10

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

V Praze dne 31.1.2008

Jako dlouholetý obyvatel Bohnic a zároveň jako občan tohoto státu, mám Ústavním zákonem č. 2/1993 Sb. ve znění ústavního zákona č. 162/1998 Sb. (dále jen LPS), právo na zajištění ochrany zdraví a životního prostředí. Proto se chci vyjádřit k záměru Letiště Praha Ruzyně (dále jenom letiště) rozšířit stávající systém leteckých drah o novou, paralelní dráhu RWY 06R / 24L (dále jen dráhu), která by byla o cca 1,5 km blíže k centru města.

S uvedeným záměrem zásadně nesouhlasím !!!

Ministerstvo životního prostředí (MŽP) zodpovídá občanům, tedy i mě, za to, že jeho výsledné stanovisko nebude v rozporu se závazky státu přijatými v souvislosti s mezinárodními úmluvami, ke kterým se Česká republika připojila, a dále, že nebude v rozporu se zákony v platném znění.

Proto předkládám tyto námítky a připomínky, neboť mám důvody se domnívat, že ochrana mých zákonem chráněných práv dosud nebyla řádně zajištěna, vymáhána a vynucena - a tím nebyla dodržena pro stát závazná povinnost Článku 4, odst. 3) a zejména odst. 4), LPS, a dále všeobecná povinnost ukládaná § 2, odst. 1), 2) a 3) a § 3, Zákona č. 500/2004 Sb., Správním řádem, v platném znění (dale jen SprŘád), působit všemi dostupnými prostředky směrem k tomu, aby zákony byly dodržovány.

Předložená dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí „Paralelní RWY 06R / 24L Letiště Praha Ruzyně (dále jen dokumentace) je sice obsáhlá, ale zdaleka nevystihuje možné negativní důsledky zvažované stavby. K uvedené dokumentaci mám tyto zásadní připomínky:

1. Bohnice vůbec neuvádí v seznamu dotčených obcí, řadí je do „kategorie C s ojedinělými přelety, kde dosahované úrovně hluku jen zcela ojediněle převyšují hladinu hluku pozadí, které v dokumentu ani nejsou vyjmenovány“ viz(eia_rwy_07/p02/dotčené_obce_10-2007.pdf). Již teď letadla vzletající a přistávající nad obcí Zdiby a částí Brmky na stávající dráze silně ruší svým hlukem můj život a život mé rodiny. Letadla si mnohdy zkracují přiblížení do stávajícího koridoru přímo nad naším domem ve výšce, ve které jsem schopen pouhým okem přečíst název letecké společnosti na boku letadla. Hluk je ve chvíli přeletu letadla přímo nad naším domem tak výrazný, že se musí přerušit rozhovor, pokud sedíme venku na terase. Z jižní části našeho domu máme přímo přes ulici souvislou řadu několika spojených domů, které fungují jako jedna velká odrazová plocha a zvuk je slyšet při sezení na terase hned ze 2 směrů: jeden přímo od letadla, tedy typicky ze shora a druhý, neméně intenzivní, od uvedené řady domů, tedy ze zdola. Dokumentace nepostihuje reálný stav prostředí a nepodává hodnověrné informace o možných intenzitách hluku na dotčeném území. Žádám, aby posouzení bylo provedeno s využitím nejmodernějšího modelování konfigurace terénu, což je nejen technicky možné, ale jediné může zodpovědně vyhodnotit možné vlivy hluku. Žádám proto, aby MŽP vrátilo dokumentaci k doplnění takového vyhodnocení. V případě zamýšlené paralelní dráhy by nově vzniklý navigační koridor vedl přímo nad naším domem a tyto prozatím ojedinělé excesy by se staly denní mýrou nejenom nás, ale všech obyvatel Bohnic a přilehlých oblastí.
2. Předložená dokumentace se zcela záměrně snaží tvrdit, že celý problém se odehrává jenom na levobřežní části Vltavy, což je velmi manipulativní tvrzení. Některé přílohy této dokumentace jsou vysloveně lživé a závěry z nich plynoucí splňují skutkovou podstatu podvodu, nebo dokonce i



obecního ohrožení. Proto na autory některých konkrétních příloh budu podávat i trestní oznámení, což však bude věcí jiného řízení. Zásadně nesouhlasím s vyznačením izofon v hlukových mapách studie Techson. Je to zcela zřejmá manipulace s čísly a s grafikou znázornění. Na mapě znázorňující neprovedení záměru – rok 2012 (den) jsou pro směr RWY 06L/24R (hlavní dráha) vyznačeny izofony výrazně menšího rozsahu než na mapě současného stavu – rok 2006 – a i na mapě pro výchozí stav – rok 2004!! Má se přitom jednat o provoz podstatně vyšší (v roce 2012 = 15,4 mil. cestujících oproti roku 2006 = 11,6 mil., resp. roku 2004 = 9,6 mil.). Není k tomu žádný logický důvod, aby na hlavní dráze byl provoz menší při celkovém zvýšení provozu (na téměř dvojnásobek). Jediné možné vysvětlení takového znázornění je účelová manipulace, aby se zvýšený provoz výrazně projevil ve směru dráhy 13/31!! Věc byla zřejmě modelována tak, že kapacita provozu cílového stavu byla rozložena na uspořádání tří drah, tedy s paralelní RWY – viz mapa po realizaci RWY 06R/24L – rok 2012. Využití nové dráhy umožnilo zmenšení (vylepšení v prospěch letiště) izofon ve směru RWY 06L/24R, a z této mapy byla vygenerována mapa neprovedení záměru tak, že zátěž z paralelní dráhy byla přenesena na RWY 13/31. Tohle je vysloveně manipulativní a podvodné jednání, protože takovéto znázornění nepodává pravdivou informaci o možnosti využití dráhového systému bez paralelní RWY. Z takto zmanipulovaného účelového modelování vychází navazující hodnocení EIA, co se týká dotčení počtu obyvatel a z toho vyplývajících zdravotních rizik. Vzhledem k tomu, že hluk se de facto nejvíce dotkne většiny postižených obyvatel, je hluková studie jedním z nejdůležitějších materiálů předložené dokumentace. Tento materiál je vysoce nevěrohodný a následně jsou tím nevěrohodná i všechna hodnocení na něm založená. Požadují celkové vypracování oponentní hlukové studie, od jiné, renomované nezávislé firmy, nejlépe zahraniční, která má patřičnou mezinárodní akreditaci a není zatížená „lobovacími aktivitami“, tak nechvalně proslulými v naší republice. Konkrétně pak, aby byl znázorněn například i stav pro rok 2012 bez zvažované paralelní RWY, při kterém je současná hlavní dráha 06L/24R využita stejně jako dnes.

3. Nebere v úvahu konfiguraci terénu v této oblasti. Letadla při obvyklém klesání 3° by létala nad Bohnicemi (tj. cca 7,444 km /4 míle/ - což je vzdálenost prahu zamýšlené dráhy od Bohnic) dle leteckých tabulek platných v ČR (ICAO LKPR AD 2-37-3) ve výšce cca 380-400 m. V této výšce hluk přistávajícího dopravního či nákladního letadla již jednoznačně překračuje 60dB (v literatuře jsou uváděny tyto hodnoty pro tuto výšku v závislosti na typu letadla a konfigurace terénu mezi 70-90 dB). Toto nejsou jen „tabulkové hodnoty“, ale přímo empiricky zjištěný stav, viz již výše uváděná nutnost přerušení rozhovoru při přeletu za stávajícího stavu, kdy ještě osa původního koridoru je o cca 1,5km více na sever a pouze některá letadla si to zkrátí nad naším domem.
4. Dle garance ředitele letiště (Letiště Praha, s.p.: Garance generálního ředitele k opatřením ke snížení hluku z provozu letiště Praha - Ruzyně po výstavbě paralelní dráhy RWY 06R/24L, zn. KGŘ 9621 RSM 16800 2007/IRS/ZPR ze dne 20.11.2007) by nově zvažovaná dráha měla primárně sloužit k přistávání letadel. Pokud by to tak skutečně mělo být, tak logicky všechny letové trajektorie přistávajících letadel by se přesunuly nad Bohnice a Čimice. Stačí si prohlédnout například záznam tras letů za jediný konkrétní den (pondělí 2.4.2007, zdroj J.D.S.) a je zcela zřejmé, že tenhle „chochol“ trajektorií letů, který by se přesunul ze Zdib na jih o zvažovaných 1,5 kilometru by udělal i z Bohnic „průmyslovou zónu“, ač do dnešního dne mají status čistě obytné zóny. V dokumentaci je redukován výčet obcí a m.č. Prahy dotčených hlukem z výhledového leteckého provozu (kategorie B), protože vychází z předpokládaného využití jednotlivých RWY pro odlety a přiletů a z předpokladu, že dodržování optimálních přistávacích trajektorií bude kontrolováno, čímž by se měl významně zmenšit rozptyl těchto trajektorií. (str. 46) Jelikož to nefunguje do dnešních dní (viz velmi ježatý a „neupravený“ chochol trajektorií letů například z radarového záznamu z pondělí 2.4.2007, zdroj J.D.S.), tak je namísto se oprávněně obávat toho, že je to jen slib, který zůstane jenom na papíře. Pokud by tohle již měl být ten tzv. „kontrolovaný stav“, tak je to o to horší, protože trajektorie jsou tady úplně chaotické a ani zdaleka nedodržují „ideální“ naváděcí koridor, tedy při předpokládaném navyšování letecké přepravy budou Bohnice úplně „začmárané“ těmito trajektoriemi. Hodnocení EIA musí zvažovat možný kritický stav, kdy předpokládané poměry využití a trajektorie nebudou ideální. Proto žádám o doplnění dokumentace o grafické i numerické vyjádření předpokládaných letových trajektorií za průměrný letový den i noc.



5. Zařazení Bohnic do „kategorie obcí C s ojedinělými přelety, kde dosahované úrovně hluku jen zcela ojediněle převyšují hladinu hluku pozadí“ bez měření, pouze výpočtem, je pro mne absolutně nepřijatelné. Důrazně žádám, aby byla provedena statisticky významná a průkazná měření „lege artis“ i v Bohnicích renomovanou nezávislou firmou, nejlépe zahraniční, která má patřičnou mezinárodní akreditaci.
6. Uvádí isofony pro zamýšlenou vzletovou dráhu uměle „uřáté“ hranici řeky Vltavy, jakoby zvuk přistávajícího, či startujícího letadla byl slyšitelný až za vodou směrem na západ (příloha EIA eia_rwy_07/p14/prilohac.pdf). To samé platí pro návrh nového „Ochranného hlukového pásma“ od f. Techson Praha (příloha EIA eia_rwy_07/p14/prilohad.pdf), které je uměle „uřízlé“ řekou Vltavou. Tento dokument uvádí isofony ze stávající dráhy, ač tato leží západněji, jako delší (směrem na východ), než isofony navrhované dráhy. Z fyzikálních zákonů i bez zásadnějších výpočtů vyplývá, že isofony prakticky paralelních drah ve srovnatelném terénu vzdálených od sebe cca 1,5 km by měly být přibližně stejné a tedy že když by byla zvažovaná nová dráha v zakreslené pozici, tedy více na východ, musely by být i její isofony posunuty podstatně více na východ – tedy i nad Bohnice. Ty by se v případě zachování logiky věci dokonce ocitly v ochranném hlukovém pásmu a ne v nevýznamné „kategorii C“ !! Tento na první pohled patrný fakt je důvodem, proč lze vnést zásadní pochybnost o správnosti a objektivnosti uvedené dokumentace. Důrazně žádám o přepracování i této části dokumentace jinou, nezávislou, patřičně akreditovanou firmou, se zkušenostmi v tomto oboru, která provede průkazná (a opakovatelná) měření a vyhodnotí získaná data „lege artis“. Je mimofádně důležité předem důkladně a objektivně provést daná měření a následně je správně interpretovat (ne tak, jak by se to hodilo letišti), protože v době, kdy by „to již létalo“ nad našimi hlavami bude pozdě na omluvu způsobem „promiňte, my jsme se trochu spletli ve výpočtu, ale když už ta dráha funguje, tak jí přeci nezbouráme...“.
7. Bohnice jsou v současnosti čistě obytnou lokalitou. Tento typ lokality má hygienicky přípustné limity hluku 40 dB. Pouze „smíšená lokalita“ (tj. lokality přímo sousedící se stávající dálnicí či stávajícím průmyslovým komplexem) má hygienicky přípustné limity hluku 50 dB. V předložené dokumentaci EIA se neustále operuje hlukovým limitem 60dB pro den a 50dB pro noc, což je silně zavádějící, protože v Bohnicích po zprovoznění zvažované dráhy by nebylo možné dodržet limity pro čistě obytnou oblast, a tak je radši nikdo nevzpomíná. Taky je silně zavádějící, že tyto hodnoty jsou uváděné jako průměrné a nikde se v této dokumentaci neuvádí, že reálně dosahované hladiny hluku budou sice krátkodobě, ale přes to přesahovat hodnot 70-90 dB (a to i v noci)!!! Je sice faktem, že se dá spát i při hluku o úrovni 50 dB, pokud se jedná o monotónní zvuk. Zcela jiná je však situace při průletu letadla, kdy se zvuk náhle zvyšuje až do úrovně těch 70-90 dB a pak postupně utichá. Tento typ hluku je vysoce rušivý a znemožňuje jednolitý spánek, čímž omezuje člověka v jeho základních životních potřebách. Z fyziologického hlediska má sluch funkci alarmujícího orgánu. Většinu alarmujících signálů člověk přijímá právě sluchem. Uši nemůžeme, na rozdíl od očí, zavřít ani při spaní, a centrální nervová soustava neustále musí přijímat a zpracovávat všechny zvukové podněty. Při nadměrném hluku dochází k aktivaci stresové reakce a při dlouhodobé expozici dochází k ovlivnění celkového zdravotního stavu. Vznikají poruchy centrální nervové soustavy, kardiovaskulárního systému a dochází k psychickým poruchám a pod. Hluk z nočních letů zavinil jen v roce 2002 podle studie expertů z univerzity v Gentu smrt více než dvou stovek Belgičanů, kteří bydleli v blízkosti bruselského letiště Zaventem. Počet lidí, kterým noční přelety způsobily zdravotní problémy v této oblasti odhadli odborníci na bezmála deset tisíc (zdroj http://www.enviweb.cz/?secpart=hluk_archiv_fajce_cz_&PHPSESSID=VWB=be04ca6c765f6dfb50e48b5661e9e0b2). Zásadně tedy nesouhlasím, aby mě jakákoliv firma, osoba, či stát připravovala o mé základní životní potřeby anebo dokonce ohrožovala na životu, což by v případě zvažované dráhy bylo jednoznačné.
8. EU nařídila svým členům vytvoření Strategických hlukových map, které mají za účel ochránit – zachovat stávající místa tichá. Po zavedení provozu na zvažované dráze by i Bohnice ztratily statut tiché lokality a počet hlukem zasažených lidí by se výrazně zvýšil, což je v přímém rozporu s koncepcí EU a se směrnicí 2003/10/ES Evropského parlamentu, viz „Strategická hluková mapa pro okolí letiště Praha Ruzyně (EKOLA group)“.
Argumentace typu “novou dráhou se uleví až 200.000-cům obyvatel“, protože se prý zásadně sníží používání dráhy RWY 13/31 je lichá. Letiště opakovaně deklaruje záměr zvýšit počet přepravovaných cestujících až na neuvěřitelných 21,2 miliónu cestujících v roce 2020 (resp. 275 000 pohybů letadel za rok). Ve chvíli, kdyby mělo letiště k dispozici již třetí vzletovou dráhu, zcela



jednoznačně by se snažilo využít celou kapacitu všech drah a přilehlých terminálů (která je mimochodem až 24 mil. cestujících /rok), což by mohlo nastat i dříve, než v předpokládaném roce 2020. Vždyť nelimitovaná kapacita provozu letiště narůstá tempem, které i v současné době není přesně odhadováno. V roce 1999 při zahnutí paralelní RWY do směrné části Úz.PI. Prahy pro výhled po roce 2010 byla uvažována kapacita provozu k roku 2010 = 10 mil. cestujících. Přitom již v roce 2005 počet cestujících přesáhl 10 miliónů, v roce 2006 přesáhl 11,5 mil. a pro rok 2010 je nyní uváděn odhad 14 mil. Slib letiště, že bude využívat všech drah jen v nezbytně nutné míře (co lze taky pod tímto pojmem chápat ?!) je lživý, nebo alespoň zavádějící. Jak je letištěm i vládou deklarováno, je předpokládán prodej letiště v dohledné době (v opačném případě žádám o výslovné sdělení, že vláda od prodeje upustila) a nový majitel, který ještě není znám logicky využije všech možností pro dosažení maximálního zisku. Obdobně i „argumentace“, že budoucí zvýšení provozu po roce 2012 by podléhalo novému posouzení EIA, je falešné. Podle zákona to musí být provedeno až při zvýšení kapacity o 25 %. Je zcela logický předpoklad, že v budoucnu by mohl nový majitel letiště použít taktiku „nejmenšího odporu“ a hlásit meziroční nárůsty do 10 %, a tak postupně velmi významně zvýšit kapacitu letiště bez nové EIA. Požaduji tedy, aby byla dokumentace doplněna o posouzení vlivů na životní prostředí minimálně ke stavu v roce 2020, tedy podle prognózy pro kapacitu oněch 21,2 miliónu cestujících (resp. 275 000 pohybů letadel za rok), tedy pro stav, který je zcela reálně uvažován a zároveň taky požadují, aby byl posouzen i technicky maximálně možný letecký provoz při plánovaném uspořádání RWY: 06L/24R + 06R/24L + 13/31 a jeho následný vliv na životní prostředí.

9. Návrh ochranného hlukového pásma (OHP) (viz příloha 14 dokumentace) je koncipován do roku 2020. Tento návrh je zároveň připraven pro projednávání ve správním řízení, ale závěrečné stanovisko podle nyní projednávaného posouzení EIA nebude použitelné pro uvedené správní řízení (nebude splněn požadavek § 10 odst. 4 zákona 100/2001 Sb.), protože posouzení vlivů je hodnoceno pro stav k roku 2012. Jelikož bez stanoviska EIA není možné vydat rozhodnutí ve správním řízení, upozorňuji předem, že případný pokus použít stanovisko hodnocení stavu k roku 2012 pro řízení týkající se stavu k roku 2020 by byl pokusem o podvod a obcházení zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Tohle je další z důvodů, proč žádám MŽP, aby tuto předloženou dokumentaci vrátilo k přepracování a doplnění posouzení minimálně do roku 2020.
10. Celá dokumentace vychází z předpokladu, že letecký provoz na Letišti Ruzyně se musí neustále zvyšovat. Je to obdobně scestná myšlenka, jakou by bylo například rozhodnutí zbourat Národní muzeum v důsledku záměru rozšířit magistrálu, „protože její stávající kapacita již taky nestačí“. I stávající magistrála je noční můrou pro obyvatele centra a je pozůstatkem „socialistické megalomanie“ a původní myšlenka paralelní dráhy RWY 06R / 24L, která by byla blíže k centru města taky pochází ze šedesátých let a taky je stejně zrušná. Zásadní rozdíl je v tom, že ta „RWY 06R/24L“ je prozatím jenom zvažovaná a při troše soudnosti by neměla být vůbec realizovaná. Letiště by se mělo přizpůsobit stávajícím možnostem a kapacitě současného dráhového systému a charakteru Prahy. Tvrzení, že letiště napomáhá cestovnímu ruchu, který je přínosem pro Prahu, je zavádějící hlavně v případě tranzitní přepravy osob a nákladů, kdy na tomto typu přepravy profituje pouze letiště, přičemž emise, hluk a vyprodukované odpady si užijí obyvatelé Prahy. Žádám o doplnění dokumentace o kalkulaci v dlouhodobém horizontu (do roku 2020), která by jasně stanovila finanční zisk pro předpokládaného nového majitele letiště (dohledná privatizace letiště), finanční zisk pro stát (daně a p.) a finanční ztrátu plynoucí z dlouhodobého poškozování zdraví postiženého obyvatelstva a taky ze ztráty cen nemovitostí v postižených oblastech včetně Bohnic, viz kapitola „D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky (str. 211)“. Taky žádám o vysvětlení, co je myšleno pod často se opakujícím pojmem „po datu znalosti o možném rozšiřování letiště“. Je pro mne nepřijatelné tvrzení, že „pracovateli dokumentace se nepodařilo nalézt vhodnou metodiku, či návod na ocenění hlukem zatížených pozemků a objektů“ (str. 211). Ve světě jsou stovky právnických precedensů poklesu cen nemovitostí (a jejich ocenění) v postižených oblastech v důsledku jejich znehodnocení takzvaným „aviation easement“ neboli „leteckým věcným břemenem“. Žádám proto o vypracování a doplnění těchto zásadních údajů jinou, erudovanější firmou, která by měla na tomto poli patřičné zkušenosti. Při koupi našeho domu jsme ho kupovali bez „leteckého věcného břemene“ a zcela jasně říkám, že vládou, jenž je kompetentní v tomto směru, nebylo v době koupi našeho rodinného domu v r. 2004 jasně řečeno, že letiště se bude rozšiřovat a že nám nízká nad hlavami budou létat velká dopravní a nákladní letadla. Nikdo nemá právo okrádat jiného člověka a provoz zvažované dráhy by zcela jednoznačně takovéto okrádání praktikoval u několika desítek tisíců obyvatel!



11. Zásadně nesouhlasím s tím, aby se stávající „státní letiště“ stalo potenciálním evropským překladištěm zboží a „Evropskou přestupnou stanicí“ a pak časem otevřelo možnost již „soukromému letišti“ generovat zisk na můj úkor. Nesouhlasím s tím, aby moje rodina, já i další obyvatelé Prahy byli dávány v šanc komerčním zájmům letiště. Zároveň navrhuji, aby se v rámci posouzení vlivů na životní prostředí použila obrácená metoda: stanovit příznivé (ne „příjatelné“ ale „příznivé“) životní prostředí jako omezující faktor pro letecký provoz. Jeho zvyšování umožňovat pouze díky zásadnímu zlepšování technických parametrů letadel (snížení hlučnosti, spotřeby, emisí apod.) a jasně stanovit horní hranici počtu přepravovaných osob a nákladů, přes kterou by se již nešlo dál.
12. Čísla a fakta uváděná v dokumentaci jsou nevěrohodná, protože jednoduché početní operace (součty, násobení a p.) nedávají matematicky správný výsledek. Například tabulka počtu přiletů : odletů ve srovnávacím roce 2006 (str. 64) uvádí v některých sloupcích podivné údaje nebo součty. $37 + 3$ není 39, $18 + 2$ není 21, $1 + 2$ není 20, $7 + 1$ není 28 (těsně vedle se nepovedl ani součet pohybů za charakteristický letový den, celkem „502“, z toho 456 ve dne + 45 v noci). Stejně tak tabulka pro rok 2012 (str. 65): $27 + 18$ není 44, $199 + 118$ není 217, $6 + 1$ není 6, $9 + 1$ není 9, $18 + 1$ není 18. Jak je možné, že při stejném počtu cestujících odhadnutých za rok 2012 je při provedení paralelní RWY 216,5 tis. pohybů letadel, ale při neprovedení 190,6 tisíc pohybů za rok? Znamená rozdíl nákladní speciály pro zboží? Nebo vyšší objem doklázky, nebo jde jen opět o číselné chyby? Stejně chyby také na str. 175. Také v tabulce pro neprovedení v roce 2012 chyba : $80 + 2$ není 2. Ty chyby sice nemusí, ale taky můžou, významně měnit konečné výsledky, vždyť třeba u posledně uvedeného příkladu se „vypočtená“ hodnota „2“ liší od skutečné hodnoty „82“ o 4100% !!! Chápu, že v tak rozsáhlé dokumentaci se může vyskytnout drobná početní chybka, ale jejich množství je neakceptovatelné a svědčí to o nerespektování vypracování dokumentace. Tohle jsou totiž chyby, které jsou do očí bijící, v důsledku toho zpochybňuji i ty ostatní. Když si dotyčný zpracovatel nedá tu práci, aby po sobě ověřil výpočty, stejným způsobem si může „cucat z prstu“ i ty zbylé výsledky, na kterých to není až tak vidět. Další výpočty pracující s těmito čísly budou logicky taky špatné. Když si první knoflík na košili nezapnu do té správné dírky, tak ty zbylé již s jistotou nezapnu dobře... Proto žádám o přepracování dokumentace, aby výsledky byly věrohodné a aby bylo vždy zřejmé, kdo tyto údaje zpracoval. To je důležité i pro případ, že by se nejednalo jen o nechtěnou početní chybu ale například o případný záměrný trestný čin podvodu, aby mohlo být podáváno trestní oznámení již na konkrétního člověka.
13. Uvedená dokumentace nepočítá s dalšími možnými negativními vlivy, jako například se zvažovaným dálničním obchvatem Prahy v oblasti Bohnic (tolik diskutovaná „Jižní varianta“), kterým by se negativní dopady zvažované dráhy násobily. Rok uvažovaného zprovoznění paralelní RWY 2012 je nejistý. Z dokumentace vyplývá, že „je nutné, aby výstavba (a zprovoznění) silničního okruhu (SO) předcházela výstavbě (zprovoznění) dráhy, nebo alespoň výstavbě mimoúrovňové křižovatky Ruzyně...“ (str. 18, 19 dokumentace). Jenže zprovoznění SO s vysokou pravděpodobností nebude v posuzovaném roce 2012 (viz harmonogram výstavby versus nynější skluz). Vůbec také dosud není jisté, která ze zvažovaných variant bude realizována. Varianta Ss doplněná místním spojením Prahy 6 s Prahou 8 se jeví oproti variantě J výrazně výhodnější z hlediska investičních nákladů, při stejné, resp. lepší dopravní funkci a z dlouhodobého hlediska významně vhodnější i z environmentálního hlediska, dotčení krajiny a přírodních území. Vláda proto přijala v říjnu 2007 usnesení, jímž ukládá ustavení skupiny odborníků, kteří posoudí uvedené varianty. V případě, že bude k realizaci zvolena varianta Ss, komplikovaná mimoúrovňová křižovatka, která je v konfliktu s východním koncem paralelní RWY odpadá a problém kontaktu nové RWY se silnicí R7 by byl řešen úpravou silnice R7 (např. v rámci jejího plánovaného zkapacitňování), obdobně jako u přeložky silnice R6. Vzhledem k tomu, že v roce 2012 vysoce pravděpodobně nebude ukončena a zprovozněna stavba SO, nebo alespoň mimoúrovňové křižovatky Ruzyně, která dle dokumentace má předcházet výstavbě dráhy, požadují posouzení RWY k roku 2020, a nikoliv 2012.
14. Kapitola D.III. „Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech“ je zpracována naprosto nedostatečně. Uvedením názvů předpisů souvisejících s bezpečností provozu a vyjmenováním lokalit možných úniků ropných látek přece není vůbec vyhodnoceno a zpracováno environmentální riziko při možných haváriích. Žádám vyhodnotit pravděpodobnost a dopady možné letecké havárie při odhadovaném zvýšeném provozu, taky vyhodnotit důsledky bezpečnostního vypouštění paliva při nestandardních přistáních (bude nám přšet kerosin na hlavy), vyhodnotit rizika a možné kolizní stavy v místě kontaktu zvažované dráhy



s mimoúrovňovou křižovatkou plánovaného silničního okruhu – přes navržená technická opatření pro běžný provoz nejsou vyhodnoceny možné havarijní a kolizní stavy. Nehody typu „porucha stroje“ anebo „chyba posádky“ se zvyšují typicky „jenom“ lineárně, v závislosti na zvyšujícím se množství letů. Zato nehody typu „srážka 2 strojů“ se při zvažovaném několikanásobném zvyšování objemu letecké dopravy zvyšují bohužel „kvadraticky“, což je nad hustě obydlenou oblastí typu Bohnic zcela nepřijatelné. Nehody letadel nejsou jenom hypotetickou možností: V roce 1975 letoun DC-9-32 Adria Airways během přiblížení k letišti Ruzyně prováděl základní zatáčku na přiblížení, dostal se do husté mlhy a při dotáčení do osy dráhy havaroval 8,7 km od prahu dráhy a 1,4 km vlevo od osy. Zahynulo 75 lidí ze 115 cestujících a 5 členů posádky. Zřícení letadla obdobným způsobem (tedy 8,7 km od prahu dráhy a 1,4 km vlevo od osy) by se v případě přistávání na zvažovanou dráhu odehrávalo přímo nad Bohnicemi!!! Až neuvěřitelná se zdá i nehoda letadla boeing 707 společnosti Avianca Airlines, kdy kvůli nedorozumění pilotů a dispečerů zemřelo 75 lidí a to kvůli jedinému slovu. Žádost pilota *"Došlo nám palivo, žádáme naléhavě o přistání, prosím!"* totiž podle dispečerů nebylo dostatečně naléhavá. Letadlo spadlo na terasu rodinného domu u Long Island, asi dvacet kilometrů od newyorském Kennedyho mezinárodním letišti. K tomu ještě jedna velmi aktuální správa ze dne 17.1.2008, kdy letadlo Boeing 777 společnosti British Airways havarovalo v Londýně u letišti Heathrow. Letadlo dosedlo na zem stovky metrů před začátkem ranveje a jen těsně minulo rušnou silnici. Vyšetřovatelé již zjistili, že letadlo bylo ve výšce 180 metrů a ve vzdálenosti tří kilometrů od dráhy, když došlo k selhání motorů. Motory přestaly reagovat na pokyny autopilota a stejně neúspěšný byl i pokus posádky přidat rychlost ručně. Proto nakonec stroj přistál tvrdě ještě před přistávací dráhou. Přikládám i fotodokumentaci, z níž jsou patrné obytné paneláky ve velmi nepříjemné blízkosti havarovaného letadla... Jak je vidět, možnost havárie letadla vůbec není možností ryze teoretickou (a to dokonce i v případě, že je „všechno v pořádku“), letadla vždy můžou padat, i když se dělá vše pro to, aby nepadala. A to už vůbec nemluvím o tom, že v poslední době díky naší zahraniční politice i u nás vyvstává velmi aktuálně možnost teroristického útoku. O všech těchto rizicích se dokumentace vůbec nezmiňuje. Nehodlám snášet možnost takového ohrožení mne, nebo mé rodiny, žádám proto o vypracování dokumentace i v tomto směru. Jako skutečně objektivní se pro vypracování tohoto typu dokumentace jeví metodický přístup používaný pojišťovny. Tyto mají dobře zavedený a fungující systémy vyhodnocení rizik, kterými jsou schopni vypočítat míru rizik. Zároveň Vás žádám, aby jste ve Vaší odpovědi na tento můj dopis výslovně uvedli následující větu „Skutečně jsme si to všechno přečetli“. Pokud tato věta tam nebude, budu to vnímat jako výraz toho, že mé oprávněné námitky skončili obrazně řečeno v koši bez prostudování a učiním pak odpovídající kroky.

15. Tato dokumentace se vůbec nezmiňuje o přeletech letadel přímo nad Psychiatrickou léčebnou Bohnice, která je jedna z největších svého druhu v ČR a již z jejího zaměření vyplývá spektrum diagnóz její pacientů, které ve valné většině případů vyžadují pro zdárnou léčbu ticho a klid. Obdobně v dokumentaci jsou špatně vyhodnoceny počty dotčených obyvatel, což ovlivňuje i vyhodnocení zdravotních rizik, a nejsou uvažovány další významné komplexy, jako je například Zemědělská univerzita v Suchbole, nebo Mezinárodní škola v Nebušicích jakož i na další školy a předškolní zařízení v postiženém území.

Letiště Praha tvrdí o sobě, že je jedním z nejziskovějších státních podniků v ČR, jsem však hluboce přesvědčen, že nemá právo tyto zisky produkovat na úkor zdraví mého a mé rodiny, ani jakéhokoliv jiného člověka, na úkor našeho životního prostředí a nesporně ani na úkor hodnoty majetku lidí dotčených zvažovanou paralelní dráhou!

Povinnosti zakotvené v LPS vůči občanům, a tedy i vůči mé osobě, nese stát a zajištění, že tyto povinnosti budou bezezbytku naplněny i v tomto řízení, bylo přeneseno na Ministerstvu ŽP.

Pro případ, že by i přes tyto skutečnosti nebyla vůle ze strany Ministerstva ŽP, řádně působit ve správním řízení směrem k osobě navrhovatele (předkladatele) návrhu k řízení EIA (tedy osobě procesně povinné) a vyloučit tak riziko případného opomenutí některého hlediska ochrany mých práv, tedy při plnění povinnosti svěřené mi na úseku zastupování osob oprávněných ve věci ochrany práv na lidské zdraví a životní prostředí, anebo některé své jiné procesní povinnosti, jsem připraven bránit výkon svých práv příslušnou žalobou u soudu.

Zejména po tomto výslovném upozornění osoby povinné (Ministerstva ŽP) na její povinnost jednat v souladu se zákonem a s veškerou odbornou péčí, je pravděpodobnost úspěchu takovéto případné žaloby velmi vysoká.

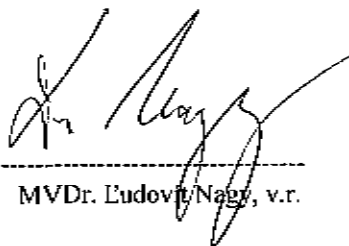
V souladu se zde uvedeným se považuji za účastníka řízení, neboť jsou naplněny zákonem předepsané znaky vymezující tento právní stav a jelikož záměr předložený navrhovatelem omezuje výkon mých zákonem chráněných práv a správní řízení o věci samé má především zjistit skutečný stav posuzované věci, zajistit podklady vylučující důvodné



pochyby, tyto podklady přezkoumat a následně celou věc vcelku posoudit, tedy - zda tato omezení působící na rozsah výkonu mých práv nepřekročí zákonem stanovené meze, není pochyb o tom, že po právu účastníkem tohoto řízení jsem. Tímto sděluji MŽP, jako osobě povinné, že požaduji doručování veškerých písemností spojených s dalším průběhem řízení o návrhu navrhovatele mé osobě, jako osobě účastníka řízení, na zde uvedenou adresu:

MVDr. Ludovít Nagy

S pozdravem



MVDr. Ludovít Nagy, v.r.

V Praze 31. 1.2008

