



MIZPP00H0TK1

Dvojmo podatelnou

 MINISTERSTVO  
 ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ  
 P
Číslo ústřední  
číslo příjmu:

- 02 - 2008

Právní  
jednání:

Číslo jednací:

8522 ENV/ OP

 Ministerstvo životního prostředí  
 Odbor posuzování vlivu na ŽP a IPPC  
 Vršovická 65, 101 00, Praha 10

**Věc: Přípomínky k dokumentaci o hodnocení vlivů záměru „Paralelní RWY 06R / 24L Letiště Praha Ruzyně“ na životní prostředí.**

Vážení,

my, jako občané tohoto státu, máme Ústavním zákonem č. 2/1993 Sb. ve znění ústavního zákona č. 162/1998 Sb. (dále jen LPS), právo na ochranu zdraví a životního prostředí.

Ministerstvo životního prostředí České republiky, které na straně jedné věcně zodpovídá za řádný průběh procesu posouzení vlivů záměru na životní prostředí (dále jen EIA) a je tedy v postavení osoby oprávněné - např. požadovat doplnění, přepracování a konat jiné další procesní úkony v řízení od navrhovatele (v tomto řízení v postavení osoby povinné) se **současně zodpovídá občanům, tedy i nám**, za to, že 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.

Tímto dopisem bychom rádi vznesli naše zásadní námítky a připomínky k dokumentaci EIA [1] a upozornili tak na nedostatky a rozpory na které jsme v této dokumentaci narazili a které podrobně popisujeme dále v jednotlivých bodech.

Předkládáme tyto námítky a připomínky, neboť máme důvody se domnívat, že ochrana našich zákonem chráněných práv dosud nebyla řádně zajištěna, vymáhána a vynucena - a tím nebyla dodržena pro stát závazná povinnost Článku 4., odst. 3 a zejména 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 (dále jen Správní řád), působit všemi dostupnými prostředky směrem k tomu, aby zákony byly dodržovány.

Již teď letadla vzletající a přistávající na stávající dráze svým hlukem silně obtěžují život nás a našich dětí. Letadla si mnohdy zkracují přiblížení do stávajícího koridoru přímo nad naším domem ve výšce, ve které jsme schopni pouhým okem přečíst název letecké společnosti na boku letadla. Hluk je ve chvíli přeletu letadla přímo nad naším domem tak výrazný, že vede k přehlušení rozhovoru osob nacházejících se na domovní terase. V případě zamýšlené paralelní dráhy, která je proti stávající dráze plánována ještě zhruba o 1,5 km blíže k našemu domu, by nově vzniklý naváděcí koridor vedl přímo nad naším domem.

## ZÁSADNÍ NÁMITKY A PŘIPOMÍNKY K DOKUMENTACI EIA:

### 1) OMEZENÍ EIA POUZE DO ROKU 2012

#### Popis:

Posouzení EIA je koncipované jen k roku 2012 (to je rok, kdy investor plánuje paralelní RWY zprovoznit). Některé podklady (např. zatížení silniční sítě) je k roku 2013.

#### Upozorňujeme na to, že:

- Nová RWY by nefungovala jen v roce uvedení do provozu a jistě by byla snaha využít co nejvíce již existující kapacity terminálů pro
  - odbavení cestujících (cca 24 miliónů cestujících)
  - odbavení nákladů a pošty (CARGO = 200 000 tun/rok)a nové uspořádání dráhového systému, které právě zásadní zvýšení provozu umožňuje.
- „Odůvodnění“, že budoucí zvýšení provozu po roce 2012 by podléhalo novému posouzení EIA, je falešné. Podle zákona to musí být provedeno při zvýšení kapacity o 25 %. Nelze vyloučit, že v budoucnu by mohl provozovatel letiště hlásit meziroční nárůsty (do 10 %), a tak postupně významně zvýšit kapacitu bez nové EIA.

#### Požadujeme:

- aby posouzení vlivů na životní prostředí bylo provedeno minimálně ke stavu v roce 2020, tedy podle prognózy pro kapacitu 21,2 miliónu cestujících, resp. 275 000 pohybů letadel za rok, tedy pro stav, který je zcela reálně uvažován (přičemž může být docílen i dříve) a který právě výstavba posuzované stavby RWY umožňuje.
- posouzení leteckého provozu, který by zajišťoval plné využití již existujících přepravních kapacit letiště (terminály a CARGO), a to v možných variantách:
  - dokládky nákladu do osobních letadel v poměru odpovídajícím současné době (90 %)
  - nebo při větším využití nákladních leteckých speciálů.
- aby při uvedených posuzovaných přepravních leteckých kapacitách byly posouzeny vždy také vlivy na životní prostředí, které by působila navazující generovaná doprava automobilová osobní a nákladní i doprava veřejná. Požadujeme, aby byl posouzen i technicky maximálně možný letecký provoz při plánovaném uspořádání RWY: 06I/24R + 06R/24L + 13/31.

### 2) LIMIT PROVOZU

#### Popis:

Zpráva EIA neobsahuje limit provozu pro Letiště Praha Ruzyně, který by nepůsobil nadlimitní hluk v již nyní obydlených oblastech.

#### Požadujeme:

- aby pro Letiště Praha Ruzyně byl v rámci posuzování vlivů na životní prostředí stanoven limit provozu, který by nepůsobil nadlimitní hluk v již nyní obydlených oblastech.

*Pozn.: To by zřejmě vedlo k přeměně tohoto letiště na letiště městského typu ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES ze dne 26. března 2002 (čl. 2, písm. b).*

- aby MŽP předložilo návrh, aby dodržení takového limitu provozu bylo garantováno vládou republiky a bylo základní podmínkou při plánované privatizaci s.p. Letiště Praha.

*Pozn.: pro přeměnu charakteru ruzyňského letiště a k vybudování nového, vhodněji situovaného mezinárodního letiště musí být zajištěn potřebný časový prostor – např. do roku 2020.*

### 3) NÁVRH OCHRANNÉHO HLUKOVÉHO PÁSMÁ

#### Popis:

Návrh ochranného hlukového pásma (OHP) (viz příloha 14 dokumentace EIA) je koncipován k roku 2020. Tento návrh je zároveň připraven pro projednávání ve správním řízení.

#### Upozorňujeme na to, že:

- 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.
- bez stanoviska EIA není možné vydat rozhodnutí ve správním ani jiném řízení.
- 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. I to je důvod, proč je nezbytné, aby MŽP nyní předloženou dokumentaci vrátilo k přepracování a doplnění posouzení (minimálně) k roku 2020, neboť již nyní je evidentní, že návrh pro správní řízení na vyhlášení OHP je už připraven.

### 4) NEOBJEKTIVNÍ POSOUZENÍ

#### Popis:

Předložená dokumentace EIA hodnotí pouze optimalizovaný provoz pro dráhový systém RWY 13/31 + RWY 06L/24R + paralelní RWY 06R/24L při prognóze k roku 2012 a ve variantě posuzuje stejný provoz bez paralelní dráhy.

To nepodává objektivní vyhodnocení reálně možných vlivů záměru realizace paralelní RWY na životní prostředí z následujících důvodů:

- nikdo nemůže do budoucna garantovat, že bude zaručeno rozložení provozu jediné takto.
- takto postavené srovnání realizace stejného provozu ve variantě s novou RWY a bez ní odporuje základnímu smyslu záměru realizace paralelní RWY t.j. umožnit provoz, který již současný dráhový systém neumožňuje.

#### Upozorňujeme na to, že:

- zvolený postup a znázornění nepodává objektivní informaci o možnosti využití dráhového systému bez paralelní RWY.

#### Požadujeme, aby:

- byly objektivně posouzeny všechny možné provozní varianty.
- bylo provedeno vyhodnocení vlivů na životní prostředí provozu, který umožňuje nynější dráhový systém v porovnání s provozem, jež by umožnil navrhovaný dráhový systém s paralelní RWY.

### 5) NEVĚROHODNÉ INFORMACE

#### Popis:

Posouzení působení hluku je předloženou dokumentací uvažováno pouze schematicky plošně, bez zohlednění konfigurace terénu, což nepostihuje reálný stav prostředí a nepodává věrohodné informace o možných intenzitách hluku na celém postiženém území, a tedy ani o možných dopadech na životní prostředí a zejména na zdraví obyvatel.

#### Upozorňujeme na to, že:

- hodnocení EIA vychází při kalkulaci dotčeného počtu obyvatel a z toho vyplývajících dopadů na životní prostředí a zdravotních rizik obyvatel právě z těchto nevěrohodných údajů.

- v místech výše položených a otevřených směrem k letovému koridoru je působení hluku významně větší než v polohách rovinných nebo údolních.
- chybí jakýkoliv logický důvod k tomu, aby byl při celkovém zvýšení provozu (na téměř dvojnásobek) na hlavní dráze provoz menší.

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). Přitom se má jednat o provoz podstatně vyšší.

- V roce 2004 = 9,6 mil. cestujících
- V roce 2006 = 11,6 mil. cestujících
- v roce 2012 = 15,4 mil. cestujících
- dokumentace uvádí na několika místech podivné údaje nebo součty.

#### **Požadujeme:**

- aby MŽP vrátilo dokumentaci k doplnění o vyhodnocení s využitím modelování konfigurace terénu.  
*Pozn.: Jsme přesvědčeni o tom, že to je nejen technicky možné, ale rovněž jediné zodpovědné vyhodnocení možného vlivu hluku.*
- vypracování oponentní hlukové studie. Konkrétně pak, aby byl znázorněn například i stav pro rok 2012 bez paralelní RWY, při kterém je současná hlavní dráha 06L/24R využita stejně jako dnes.
- podrobný popis metod a postupů použitých k výpočtu hladin hlukové zátěže a průmětu hraničních hladin hlukové zátěže na povrch terénu (stanovení izolinií), včetně vyjmenování a uvedení jmenovitě užitých hodnot vstupních údajů, stavových veličin a dokumentace použitých algoritmů
- aby všechny vstupní údaje byly dostupným způsobem verifikovány a aby bylo vždy zřejmé, kdo údaje poskytl.

#### **SEZNAM REFERENCÍ:**

- [1] Dokumentace EIA (Environmental Impact Assessment) „Paralelní RWY 06R / 24L Letiště Praha Ruzyně“ - odborná expertíza posouzení vlivů záměru výstavby, připravená investorem dráhy, společností Letiště Praha a zveřejněná Ministerstvem životního prostředí (MŽP). Kompletní dokumentace v „papírové“ podobě je k dispozici k nahlédnutí na Úřadu městské části Praha-Nebořice. V digitální podobě je celá dokumentace na internetu na adrese <http://www.nerwy.cz>.

## ZÁVĚR:

V souladu se zde uvedeným se považujeme za účastníky řízení, neboť jsou naplněny zákonem předepsané znaky vymezující tento právní stav a záměr předložený navrhovatelem omezuje výkon našich zákonem chráněných práv a správní řízení o věci samé má zajistit podklady, přezkoumat je a posoudit, zda tato omezení nepřekročí zákonem stanovené meze.

Tuto povinnost vůči občanům, a tedy i vůči nám, nese stát a zajištění, že tyto povinnosti budou bezezbytku naplňovány bylo přeneseno do působnosti Ministerstva ŽP.


Tímto sdělujeme Ministerstvu ŽP, jako osobě povinné, že požadujeme doručování veškerých písemností spojených s dalším průběhem řízení o návrhu předkladatele na zde uvedenou adresu:


Ing. Marek Gemela


Níže podepsaní:

**Manželé Marek a Lenka Gemelovi a Pavlína Hasmanová** všichni tři včetně tří malých dětí bytem:

v Praze dne 3. února 2008

  
\_\_\_\_\_  
Lenka Gemelová

  
\_\_\_\_\_  
Ing. Marek Gemela

  
\_\_\_\_\_  
Pavlína Hasmanová