



Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 65, 101 00 Praha 10
Ing. Jaroslava Honová
ředitelka odboru posuzování vlivu
na životní prostředí a IPPC

ISSN 0102
a přílohy

2008

9648 JENW

4/10
3
62

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

V Praze dne 31.1.2008

Vážení,

jako dlouholetá obyvatelka Bohnic se chci vyjádřit k záměru letiště rozšířit stávající systém leteckých drah o novou, paralelní dráhu RWY 06R/24L.

S uvedeným záměrem zásadně nesouhlasím.

Předložená dokumentace je v mnohých svých bodech zavádějící, protože se snaží tvrdit, že dotčená území jsou jenom na levobřežní části Vltavy, což je velmi manipulativní tvrzení. Uvádí izofony pro zamýšlenou vzletovou dráhu uměle „uřáté“ hranicí řeky Vltavy, jakoby zvuk přistávajícího, či startujícího letadla byl slyšitelný až za řekou směrem na západ (příloha EIA eia_rwy_07/p14/prilohac.pdf). To samé platí pro návrh nového „Ochranného hlukového pásma“ (příloha Techson, Praha, eia_rwy_07/p14/prilohad.pdf), které je nepřírodně uměle „uřízle“ řekou Vltavou.

Tento dokument uvádí izofony ze stávající dráhy, ač tato leží západněji, jako delší (směrem na východ), než izofony navrhované dráhy. Z fyzikálních zákonů vyplývá, že izofony prakticky paralelních drah ve srovnatelném terénu vzdálených od sebe cca 1,5 km by měly být přibližně stejné, takže pokud by byla zvažovaná nová dráha v zakreslené pozici, tedy více na východ, musely by být i její izofony 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 „kategorii C“ s občasným průletem letadel. Dokument zcela zjevně manipuluje s čísly a grafickým znázorněním. Rovněž na mapě znázorňující neprovedení záměru – rok 2012 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 2012 - 15,4 mil. cestujících oproti roku 2006 - 11,6 mil., resp. roku 2004 - 9,6 mil.). K tomu, aby byl na hlavní dráze provoz menší při celkovém zvýšení provozu (na téměř dvojnásobek) není žádné logické vysvětlení. Jediná možnost takového vysvětlení 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 ve 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. To by ovšem mohlo být 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, které se týká dotčení počtu obyvatel a z toho vyplývajících zdravotních rizik. Požaduji proto celkové vypracování oponentní hlukové studie, od jiné, nezávislé firmy, která má akreditaci na danou problematiku – viz stránky ČIA – např. JDS – životní prostředí, sekce hluku (Na staré silnici 194, 252 68 Kněžveses).

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 i v Bohnicích s využitím nejmodernějšího modelování konfigurace terénu, která jediné mohou zodpovědně vyhodnotit možné vlivy hluku. Žádám proto, aby MŽP vrátilo dokumentaci k doplnění takového vyhodnocení.

V předložené dokumentaci EIA se operuje hlukovým limitem 60 dB pro den a 50 dB pro noc, což je silně zavádějící, protože pro Bohnice jako čisté obytnou oblast platí limity 50 dB pro den a 40 dB pro noc a po zprovoznění zvažované dráhy by nebylo možné tyto limity dodržet, což je důvod, proč Bohnice raději žádná část z předložené dokumentace EIA vůbec nevzpomíná. Také je zavádějící, že tyto hodnoty jsou uváděny jako průměrné aniž by se v této dokumentaci uvádělo, že reálně dosahované hladiny hluku budou sice krátkodobě, ale přes to přesahovat hodnot 70-90 dB - a to i v noci. Tento typ hluku je vysoce rušivý a znemožňuje jednoduchý spánek, čímž omezuje člověka v jeho základních životních potřebách. Většinu alarmujících signálů člověk přijímá právě sluchem. Uši nemůžeme, na rozdíl od očí, zavřít ani při spaní, a mozek neustále musí přijímat a zpracovávat všechny zvukové podněty. Vzniká tak mnoho zdravotních poruch – ať už se jedná o poruchy centrální nervové soustavy, kardiovaskulárního systému a psychické poruchy. Pro ilustraci - 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 fajcc cz &PHPSESSID=VWB=be04ca6c765f6dfb50e48b5661e9e0b2](http://www.enviweb.cz/?secpart=hluk%20archiv%20fajcc%20cz%20&PHPSESSID=VWB=be04ca6c765f6dfb50e48b5661e9e0b2)).

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 směrnicí 2003/10/ES Evropského parlamentu. Argument, že novou dráhou se uleví až „stovkám tisícům obyvatel“ je silně zavádějící, protože se rozhodně nesníží používání dráhy RWY 13/31, jak je deklarováno. Letiště opakovaně proklamuje záměr zvýšit počet přepravovaných cestujících až na neuvěřitelných 21,2 miliónu cestujících v roce 2020. Ve chvíli, kdy by mělo k dispozici již třetí vzletovou dráhu, by se zcela logicky snažilo využít celou kapacitu všech drah a přílehlých terminálů (která je mimochodem až 24 mil. cestujících/rok), což by mohlo nastat i dříve, než v předpokládaném roce 2020. Nelimitovaná kapacita provozu letiště narůstá tempem, které ani v současné době není přesně odhadováno. V roce 1999 při zahrnutí paralelní RWY do směrné části Úz. pl. 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 mil. 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 (Jak lze právně specifikovat nezbytně nutnou

míru?) je přinejmenším také zavádějící. Jak je letišťem i vládou deklarováno, je jeho prodej předpokládán 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. „Argumentace“, že budoucí zvýšení provozu po roce 2012 by podléhalo novému posouzení EIA, vzbuzuje nedůvěru. Podle zákona to musí být provedeno až při zvýšení kapacity o 25 %. Opět lze logicky předpokládat, 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 mil. cestujících (resp. 275 000 pohybů letadel za rok), tedy pro stav, který je zcela reálně uvažován. Současně požaduji, aby byl posouzen i technicky maximálně možný letecký provoz při plánovaném uspořádání 3 drah.

Celá dokumentace vychází z předpokladu, že letecký provoz na Letišti Ruzyně se **musí neustále zvyšovat**. Považuji to za koncepční chybu, protože letiště by se mělo přizpůsobit stávajícím možnostem a kapacitě současného dráhového systému a charakteru Prahy.

Dále žádám o vysvětlení, co je myšleno pod často se opakujícím pojmem „*po datu znalosti o možném rozšiřování letiště*“. Je pro mne nepřijatelné tvrzení, že „*zpracovatelům 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 tzv. „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. Náš dům jsem kupovala **bez** „leteckého věcného břemene“ a uvádím, že vládou, jenž je v tomto směru kompetentní, nebylo v době koupě této nemovitosti jasně řečeno, že letiště se bude rozšiřovat, v jakém rozsahu a kterým směrem.

Čísla a fakta uváděná v dokumentaci považuji za nevěrohodná, protože jednoduché početní operace nedávají matematicky správný výsledek. Chápu, že v tak rozsáhlém materiálu se může vyskytnout drobná početní chyba, ale jejich množství je neakceptovatelné a svědčí to o neseriózním vypracování dokumentace. Další výpočty pracující s těmito čísly budou logicky rovněž špatné. Proto žádám o přepracování dokumentace, tak, aby výsledky byly věrohodné a aby bylo vždy zřejmé, kdo tyto údaje zpracoval - pro případnou zodpovědnost.

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 ještě násobily.

Žádám proto, aby v souladu se zákony ČR, ale i v souladu s Evropskou chartou lidských práv byla zabráněno výstavbě této zvažované paralelní dráhy RWY 06R/24L.

Zdeňka Plchová

