



MIZPP00H0L89

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

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Došlo dne/
čas příjezdu:

- 4 -02- 2008

Průběh
příchodu:

1863

op

Číslo jednací:

1863

V Praze dne 30. ledna 2008

Věc: **Vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy 4 zákona č.100/01 Sb. Paralelní RWY 06R/24L letiště Praha - Ruzyně (dále jen dokumentace)**

k výše uvedené dokumentaci vlivů výstavby a provozu nové přistávací dráhy na letišti v Ruzyni se vyjadřuji takto:

- 1. Požaduji posouzení působení hluku s ohledem na členitost terénu a šíření hluku v zastavěném prostředí.** Dokumentace EIA je zpracována pouze ve 2D modelu, který je vzhledem ke členitosti terénu postižených oblastí (poloha Hanspaulky a Baby na kopci) naprosto nevyhovující a nepostihující skutečné zatížení domácností hlukem. Již dnes jsme velmi obtěžováni hlukem ze startujících i přistávajících letadel. Jaká asi nastane situace, pokud se přiblížením dráhy ocitneme na hranici ochranného hlukového pásma, kde ani nemusí být dodržovány žádné hlukové limity? Žádám proto, aby posouzení bylo provedeno s využitím modelování konfigurace terénu, které je technicky velmi dobře možné. Jedině tak lze získat objektivní výsledky.
- 2. Požaduji posouzení EIA min. k roku 2020.** Dokumentace EIA je zpracována pouze k roku 2012 (uvedení do provozu), což je pouze 73% plánované zátěže roku 2020. Odůvodnění, že zvýšení provozu by podléhalo novému posouzení EIA považuji za účelové a v budoucnu snadno zneužitelné vzhledem k nejasné definici (posouzení je nutné při významném zvýšení kapacity, co je to ale významné zvýšení?). Navíc výstavba tolik finančně náročné vzletové a přistávací dráhy by bez intenzivního využití její kapacity ztrácela smysl, a proto bude v každém případě tlak na její rostoucí využití. Již dnes je veřejně prezentován plánovaný růst objemu přepravy (např. rok 2012 „pouze“ 15,4 mil., rok 2020 již 21,2 miliónů cestujících resp. 275 000 pohybů letadel za rok!).
- 3. Požaduji posouzení i krajních stavů pro dráhový systém RWY 13/31 + RWY 06L/24R + paralelní RWY 06R/24L při prognóze k roku 2012.** Dokumentace v podstatě posuzuje pouze optimalizovaný provoz (např. rozdělení na převážně starty a převážně přistání na drahách, což do budoucna nikdo nemůže zaručit). Žádám, aby bylo provedeno vyhodnocení vlivů na životní prostředí provozu, který umožňuje nynější dráhový systém v porovnání s provozem, který by umožnil navrhovaný dráhový systém s paralelní RWY.
- 4. Domnívám se, že rozšíření letiště v Ruzyni je nešťastné řešení, neboť letiště leží příliš blízko centra města a výstavbou zamýšlené paralelní dráhy by se k němu ještě více přiblížilo, a zatížilo obrovské množství obyvatel hlukem a emisemi, a to nejen z letadel, ale i z pozemní dopravy, která bude muset tak obrovské množství osob a nákladů přepravit. Dojde navíc k znehodnocení jedněch z mála přírodních parků a rezervací, které hlavní město má a které slouží k odpočinku nejen obyvatel přilehlých oblastí, ale celé Prahy. (Jedná se o cenný přírodní park Šárka – Lysolaje, přírodní rezervaci Tiché Údolí – Roztocký háj, přírodní park Drahaň – Trója i pražskou ZOO).**

5. Dokumentace EIA vůbec nehovoří o tom, že by v případě výstavby paralelní dráhy došlo k prudkému nárůstu hlukové zátěže a zhoršení životních podmínek v rezidenčních oblastech Prahy 6 – konkrétně v oblasti Hanspaulky a Baba. Odbor životního prostředí Letiště Ruzyně přitom však již dnes doporučuje místním občanům a zdejším investorům zabudování protihlukových oken, protože bez nich by byl po dobudování paralelní dráhy významně omezen vnitřní komfort v obydlí. Jako důkaz přikládám vyjádření Letiště Praha, s.p. z 6.10.2005 investorovi rekonstrukce nemovité památky tzv. „Hendlova Dvora“ na Hanspaulce a E-mail ing. Říhové z Letiště Praha z 20.7.2006, ve kterém jsou specifikovány okna pro protihluková opatření vhodná v budoucnu pro lokalitu Praha 6 – Baba. Nutnost zabudování protihlukových oken vnímám jako hrubý zásah do vlastnických práv, jelikož život za protihlukovými okny je velmi nezdravý vzhledem k omezeným možnostem větrání (po otevření mikroventilace okna ztrácejí své protihlukové vlastnosti) a navíc vůbec neřeší pobyt ve venkovním prostoru, např. na vlastní zahradě, která tím ztrácí veškerou hodnotu. Vzhledem k výše uvedenému požaduji objektivní zhodnocení počtu nově zasažených osob hlukem, jelikož ve zprávě úplně chybí dopady na obyvatele severních oblastí Prahy 6.

Z výše uvedeného vyplývá, že dokumentace neposkytuje objektivní informace o rozsahu vlivu na životní prostředí a zdraví, je zpracována v rozporu se zákonem č.100/2001 Sb. a z tohoto důvodu požaduji její vrácení předkladateli k přepracování.

S pozdravem,


Ing. Martina Puršová

- 1) Vyjádření Letiště Praha, s.p. z 6.10.2005 investorovi rekonstrukce nemovité památky tzv. „Hendlova Dvora“ na Hanspaulce
- 2) E-mail ing. Říhové z Letiště Praha z 20.7.2006, ve kterém jsou specifikovány okna pro protihluková opatření vhodná v budoucnu pro lokalitu Praha 6 – Baba.

Priloha č. 1



Prague Airport

SKANSKA Program Exklusive, s.r.o.

Karolína ŠTOLBOVÁ

Naše značka/Our Ref. No:
ÚSM / 2085 / EXE / 1454 / 05

Referent, linka/Secretary, Tel:
Hrdličková Klára / 22011 2951

to:
6.10.2005

Věc / Subject: „HENDLŮV DVŮR – rekonstrukce a dostavba areálu, Praha 6 – Dejvice“ - souhlas

S Vámi předloženou projektovou dokumentací pro územní řízení na stavbu „Hendlův Dvůr – Praha 6 – Dejvice“ **s o u h l a s í m ě**.

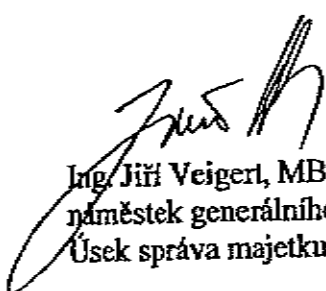
Areál pro rekonstrukce a dostavbu neleží v Ochranném hlukovém pásmu letiště Praha Ruzyně pro území hl.m. Prahy, ani v jeho těsné blízkosti.

Objekt leží 1,5 – 5 km jižně od prodloužené osy budoucí nové paralelní dráhy 06R24L letiště Praha Ruzyně, jejíž výstavba je plánována na rok 2009 – 2010. Lokalita leží v těsné blízkosti předpokládaného průběhu izofony $L_{Aeq} = 55 \text{ dB (A)}$ pro denní dobu provozu nové plánované dráhy.


Doporučujeme proto investorovi pro zvýšení vnitřního komfortu objektu instalovat v rekonstruovaných prostorách okna s lepšími protihlukovými vlastnostmi – koeficient vzduchové neprůzvučnosti R_w by měl činit 34 – 35 dB (A).

Toto vyjádření se vydává jako souhlas letiště Praha Ruzyně a správce inženýrských sítí k územnímu řízení stavby.

S pozdravem

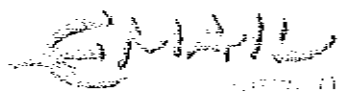

Ing. Jiří Veigert, MBA
náměstek generálního ředitele
Úsek správa majetku

Letiště Praha, s.p.
K letišti 6/1019
160 08 Praha 6 - Ruzyně
4

| | |
|---|---|
| Letiště Praha, s.p. K letišti 6/1019 160 08 Praha 6 | Obchodní rejstřík/Commercial Register: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 13317 IČ: 62413376 DIČ: CZ62413376 |
| tel: +420 220 111111 e: info@prg.aero | Certifikace ISO/ISO Certification 14001 o.s./from 31.5.2002 |
| www.prg.aero www.letistepraha.cz www.pragueairport.cz |  |

Příloha č. 2 (2 listy)

Martina.Pursova@seznam.cz



Od: ŘÍHOVÁ Eva <Eva.RIHOVA@prg.aero>

Předmět: Požadavky na protihluková okna

Datum: 20.7. 2006, 13:18

Dobrý den,
V příloze Vám zasílám doporučené parametry pro protihluková okna. Z dodavatelů mohu doporučit:
TOMONT
AQ OKNA
Středostav

S pozdravem

Ing. Eva Říhová
Vedoucí oddělení Životní prostředí
Letiště Praha, s.p.

<<Specifikace oken pro protihluková opatření.doc>>
1 přiložený soubor

Specifikace oken pro protihluková opatření.doc

**Specifikace oken pro provádění protihlukových opatření
dle zprávy Doc. ing. Václava Hájka, CSc.
č. : 54 – 1/04**

Materiály pro provádění protihlukových opatření či pro instalaci do nově budovaných objektů v ochranných hlukových pásmech letiště Praha - Ruzyně musí mít tyto parametry. Mimo ochranné hlukové pásmo je následující specifikace doporučena.

Rámy oken:

Součinitel prostupu tepla $U_{\text{rámu}} \leq 1,7 \text{ W/m}^2 \text{ K}$

Dřevěná okna EURO IV – 78

stavební hloubka rámu 78 mm

hloubka zasklívací polodrážky 25 – 27 mm

dvoustupňově těsněná funkční spára – samostatná dešťová zábrana před samostatnou větrovou zábranou, která musí být vybavena těsníci profily po celém obvodu okenních křídel.

Plastová okna (např. TROCAL INNONOVA 70).

Nejméně pěti a více komorové, nebo s komorami s výplní tepelnou izolací.

Požadavek na dvoustupňové těsnění je stejný jako u dřevěných oken. Okenní konstrukce „s dorazovým těsněním“ ve funkční spáře jsou nepoužitelné a nevhodné.

Zasklívací jednotky:

Je nutné, aby zasklívací jednotky byly ve složení 6+16+4 s celkovou tloušťkou skleněných tabulí min. 10 mm, což zajišťuje min. úroveň středního stupně vzduchové neprůzvučnosti zasklívací jednotky $R_w = 37 \text{ dB}$.

Zasklívací jednotky musí mít nejméně součinitel prostupu tepla $U_{\text{skla}} = 1,1 \text{ W/m}^2 \text{ K}$ a distanční okrajový rámeček musí být „teplý“, to znamená z tvrdého plastu (např. SWISSPACER).

Hliníkové distanční rámečky nelze použít v žádném případě!

Specifikace přípojovací spáry:

Způsob zabudování otvorové výplně rozhodujícím způsobem ovlivňuje výslednou hodnotu středního stupně vzduchové neprůzvučnosti zabudovaného okna bez ohledu jakou třídu zvukové izolace (TZI) toto okno vykazuje.

Přípojovací spára musí splňovat následující požadavky:

1. Nulová propustnost vody
2. Nulová propustnost vzduchu
3. Umožnění dilatace otvorové výplně
4. Umožnění provedení odpovídajícího kotvení

Z tohoto hlediska musí být přípojovací spáry vždy doplněny vnitřním a vnějším uzávěrem a to z velmi kvalitních materiálů. Vnitřní uzávěry musí být v provedení vždy jako parotěsnící, naopak vnější uzávěry z materiálů vodo-nepropustných ale difúzně otevřených.

Pokud je přípojovací spára vyplněna **pouze** tepelnou izolací v podobě polyuretanové pěny, je výsledná $TZI = 0$ ($R_w \leq 24 \text{ dB}$) zabudovaného okna bez ohledu jak kvalitní je samotné okno! (např. technické podklady a pravidla firmy Illbruck Building Systéme s.r.o.)