

Ministerstvo životního prostředí

Ing. J. Honová

odbor posuzování vlivu na životní prostředí a IPPC

Vršovická 65

101 00 Praha 10

DATE: 23.1.2008
TIME: 10:08



MIZPP00H0BPU

Číslo jednací: 9401/08

V Praze dne 23. 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. Již v současné době mne hlukem z provozu letiště zásadním způsobem obtěžuje. Zejména noční provoz mi činí značné problémy. Noční hluk by měl být posuzován maximální dosaženou hodnotou, ne průměrem. Kolísání hluku je pro režim spánku významně škodlivější než hluk rovnoměrný, a tedy i zdravotní rizika jsou významně vyšší, což průměrování lživě překrývá.
2. V dokumentaci není zpracována hluková studie zahrnující též hluk z železničního koridoru Praha - Děčín - Drážďany. Zejména noční průjezdy vlaků, vzhledem k umístění trati, již v současnosti významně ruší spánek.
3. Považuji za porušení svých občanských a lidských práv, že podnikatelský subjekt Letiště Praha, s.p. vyhláší "násilně", na základě svých podnikatelských záměrů, omezující pravidla pro můj soukromý život. Omezení by mělo platit obráceně: letiště nesmí překročit hladinu akustické energie překračující zdravotní rizika pro trvale osídlenou oblast.
4. Navrhovaný zvýšený provoz letiště negativně ovlivní hodnotu nemovitostí, uvedená skutečnost není dokumentací nikterak zohledňována.

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.

JMÉNO A PŘÍJMENÍ
Ing. ANNA RÝVOVÁ

PODPIS
Re/vova

+ 14 PODPISU

Praha, 28. 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

K výše uvedené dokumentaci mám následující připomínky:

a) V kapitole D.1.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů nejsou vůbec sociálně ekonomické vlivy vyhodnoceny. V současné době je předmětné území Nebušic, Šareckého údolí, Lysoňaj, Suchbátka (i další) charakteristické hodnotným bydlením na okraji města v kontaktu cennými přírodními lokalitami a harmonickou neurbanizovanou příměstskou kulturní krajinou. Není vyhodnoceno, jak by posuzovaný záměr, zejména zvýšená hlučnost a další negativní dopady leteckého provozu, i omezující režim ochranného hlukového pásma ovlivnil sociální aspekty. Území by se (zvláště pokud by zde byl realizován i silniční okruh ve variantě J) nezadržitelně proměňovalo v industriální zónu, zejména skladových areálů, podobně jak se to stalo v jiných územích. Rozvojový potenciál hodnotného bydlení a stávající i další možné rekreační hodnoty území by byly zmařeny. V dokumentaci jsou špatně vyhodnoceny počty dotčených obyvatel, což ovlivňuje i vyhodnocení zdravotních rizik, a nejsou uvažovány významné školní komplexy jako je Mezinárodní škola v Nebušicích nebo Zemědělská univerzita na Suchbátce.

b) Rozložení nočního provozu na jednotlivé dráhy – ve všech variantách se navrhuje noční provoz téměř výhradně na současnou dráhu 06/24, což je v rozporu s deklarovaným „rozložení provozu na více drah“. V „garanci ředitelů“ se dokonce takové rozložení v noci přímo vylučuje!!! Provoz na RWY 13/31 se v celé dokumentaci hodnotí pouze paušálními větami typu „provozem je zatěžováno území s vysokou hustotou osídlení a desítkami tisíc obyvatel“, vůbec se nebere v potaz, že provoz na RWY 13/31 se skládá ze čtyř komponent, které je nutno posuzovat samostatně a s ohledem na území (ne)zasazené leteckým provozem v alternativních směrech. Přistání letadel na dráhu 31 (v dokumentaci označováno ARR RWY 31) mají nepochybně silně negativní vliv na obyvatele hustě osídleného území Ruzyně, Bílé Hory a Řep), podobně i vzlety letadel z dráhy 13 (označované jako DEP RWY 13), které jsou směřovány nad stejné území - s výjimkou vzletů menších vrtulových letadel s časným točením doprava jižním směrem nad průmyslovou a obchodní oblast Zličína, které se obydleným oblastem vyhýbají.

Naprosto odlišná je ale situace při přistání letadel ze severozápadního směru (ARR RWY 13), jejíž osa se důsledně vyhýbá jakékoli obytné zástavbě až do vzdálenosti 9 km od prahu dráhy. V příloze 7 přílohy 13 (mapa izofon pro den roku 2012 bez provedení záměru) je vidět, že i tak mohutný provoz, jaký se v tomto modelu předpokládá (18 vzletů a 137 přistání za charakteristický den), by nadlimítně zasáhl pouze okraj obce Dobrovíz. Při nočním provozu by stejné ploše zasazené nadlimítním hlukem odpovídal 1 vzlet a 7 přistání, čímž by se zmenšilo území zasazené nočním hlukem v příletovém koridoru dráhy 24R (Starý Suchbát, Přední Kopanina) a v nejhůře zasazené obytné lokalitě (Horoměřice) by se úroveň hluku alespoň snížila. Dle větrné růžice letiště Ruzyně (příloha č. 10, str. 47) jsou vhodné meteorologické podmínky pro přistání na dráze 13 (bezvětří nebo jižní až jihovýchodní vítr libovolné rychlosti) zhruba třetinu roku. Jinými slovy řečeno, 4 měsíce v roce by dokonce i v Horoměřicích mohli mít klidně spání. Přitom podle současného návrhu provozu se v obou variantách (s paralelní dráhou i bez) má pro noční provoz používat téměř exkluzivně dráha 24R, což bude naprosto zbytečně rušit ze spánku tisíce lidí.

Systém pro přístrojové přistání (ILS cat. I) byl na dráhu RWY 13 instalován během roku 2007, takže kromě vzácných případů velmi nízké dohlednosti nebrání navrhovateli ve využití této dráhy vůbec nic, a to dokonce ani v období před realizací posuzovaného záměru. Strana 78 dole: „Z hlediska vývoje akustické situace lze dle výše citované studie přínos nové RWY 06R/24L spatřovat v tom, že rozšíření dráhového systému letiště PRAHA - RUZYŇE a zvýšení dráhové kapacity umožní uplatňovat v širší míře moderní opatření ke snížení hluku, především preference drah, úpravu provozu v noci, zpřísnění podmínek pro provádění letů apod. Rozložení provozu do více drah se zmenší dosah hlukových zón o vyšších hodnotách hluku od letiště. Vybudováním paralelní RWY se zcela eliminují důsledky krátkodobých mimořádných provozních situací (uzávěra hlavní RWY 06/24 v důsledku oprav a přenesení provozu na RWY 13/31), které jsou nyní hlavním předmětem stížností občanů.“

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.

V, JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ADRESA	PODPIS
<i>Linda Aub</i>		<i>8m</i>

+ 11 PODPISŮ