

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivu
na životní prostředí a IPPC
Vršovická 65
100 10 Praha 10



410
MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Došlo dne/
čas příjezdu:

5 - 02 - 2008

Přijat listů
příloh:

Číslo jednací:

8996 /ENV/

OP

Praha dne 29.1.2008

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

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

1. Vzhledem k tomu, že hluk je bezprahová noxa (též str.145 dokumentace), ohrazuji se proti zvýšení hlukové zátěže na relativně klidné území, které slouží k bydlení, studiu a rekreaci a dokonce vytvoření ochranného hlukového pásma (OHP), které má zajistit podnikatelskému subjektu (letišti) nedodržovat hygienické limity schválené nařízením vlády ze dne 15. března 2006 (výpočtem zprůměrovaný limit Laeq 60 dB ve dne a 50 dB v noci).
2. Hluková studie v dokumentaci se vztahuje k výchozímu roku zprovoznění nové dráhy RWY 06R/24L, tj. v roce 2012, ačkoliv každoročně roste počet letadel více než je předpoklad a tedy bude např. v roce 2020 podstatně větší hluková zátěž nejen v uvažované oblasti ale i v blízkém okolí. V celé dokumentaci chybí uvedení maximální kapacity letiště a tedy maximální počet vzletů a přistání. Již nyní je roční růst vyšší, než byly odhady v předkládané i minulé studii. Pouze je řečeno, že po vybudování plánované RWY06R/24L bude kapacita drah odpovídat kapacitě odbavovací části letiště.
3. V dokumentaci není uvažován stav, kdy stávající RWY 06L/24R bude vyřazena z provozu a kdy nová dráha převezme její funkci.
4. Přírodní rezervace (PR) Divoká Šárka a Přírodní památka (PP) Obora Hvězda patří mezi často využívané rekreační a relaxační místa nejen obyvatel Prahy 6. Pokud dojde k realizaci nové dráhy (jak vyplývá z kontrolních měření Přílohy 13 Dodatek A), pak bude nejen ovlivněna přírodní hodnota těchto přírodních rezervací, ale i jejich rekreační hodnota častými přelety v bezprostřední blízkosti těchto rezervací.
5. V dokumentaci je dokazováno, že při uskutečnění výstavby nové dráhy bude počet osob zasažených hlukem nižší, než v případě nerealizace stavby. Autoři ale vynechali studenty a zaměstnance České zemědělské univerzity (cca 20 tisíc, studentů zapsaných 1.10.2006 bylo 17 759) pro denní dobu a (cca 2200 studentů na koleji) pro noční dobu. Tyto osoby je nutno považovat za stálé obyvatele dané délkou studia .
6. V dokumentaci se na str.211 tvrdí, že ceny nemovitostí se po výstavbě nezmění, což dokládá autor situací obce Hostivice. Nyní ale tato obec není v OHP. Po rozšíření OHP se situace

rapidně změni a dojde k poklesu ceny, protože v OHP je zakázána nová výstavba a rekonstrukce stávajících objektů bez souhlasu letiště. Je navíc absurdní, aby obyvatelé v navrženém OHP a Česká zemědělská univerzita byli omezováni při nutné rekonstrukci či nové výstavbě subjektem, který je zdrojem nadlimitní hlukové zátěže po plánované výstavbě dráhy.

Podle doporučení na str.189 pro OHP nelze provést rozsáhlou rekonstrukci České zemědělské univerzity, což v budoucnu znamená nemožnost rozšíření studijních a kolejních prostor. Taktéž zemědělské plochy a práce při nich v rámci výuky budou ovlivněny hlukem, což nelze akceptovat.

7. V dokumentaci chybí riziko havárií letadel na území kolem letiště při přistání a odletu a jejich řešení. Na Suchdole již k podobné havárii došlo.

8. Chybí časová provázanost výstavby nové dráhy s kapacitní dopravou na letiště (železnice, metro). Bez ní se více zatíží již tak hustý provoz na ulici Evropská, protože avizované řešení (str.223) zvýšit kapacitu autobusů do stanice Zličín vede ke stanici metra, které je mnohem dále od centra než stanice Dejvická, kam ale většina návštěvníků směřuje.

9. Dokumentace obsahuje řadu následujících nepřesností a chybných a zkreslených interpretací:

A.
V příloze 13 str.42 tab.6 není řečeno, jaká je kontrolní součtová hodnota (zda je součet pro noc 100 a den 100 či pro DEP 100 a ARR 100), protože všechny řádky mají součty 50(%). To je velmi podezřelé a vypadá to, že tyto hodnoty jsou zadány tak, aby výpočet oblastí zasažených hlukem (tedy počet obyvatel obtěžovaných hlukem), byl pro případ vybudování zamýšlené dráhy výhodnější, než pro případ nerealizace. Tato tabulka totiž obsahuje

Průměrné využití směrů vzletových a přistávacích drah (v %) LKPR pro vzlety (DEP) a přistání (ARR) po realizaci paralelní RWY 06R/24L v denní a noční době.

B.
Příloha 13, str.30 Tabulka 2 obsahuje příliš hrubé nepřesnosti, protože součet řádků musí být 100(%)

ale v roce 2003 je to 97,6%, v roce 2004 dokonce 93,3%, v roce 2005 je to 98%, což činí pochyby o správných vstupních údajích.

C.
Odstavec B.I.5, str.20:

Toto řešení tak umožní rozložení provozu na větší plochu a tím snížení hlukové zátěže u stávající zástavby, hlavně pak na západní straně Prahy, neboť dojde k výraznému snížení provozu na RWY 13/31.

To platí pouze pro současný stav, díky zvýšené kapacitě a jejímu naplnění v budoucnu se naopak hluková zátěž znásobí (již nyní je plánovaná kapacita překračována), viz následující odstavec o počtu pohybů 75/hod

D.
Str.175:

Tab.: Počty příletů (ARR) a odletů (DEP) letadel na letišti PRAHA RUZYNĚ v roce 2012
Ve sloupci RWY 24R řádek NOČNÍ DOBA místo 118 má být 18.

E.

str.179:

To by mohlo podstatně zmírnit dopady stavby a přinést ve všech uvedených lokalitách snížení hlukové zátěže v noční době oproti současnému stavu.

Již nyní je omezen provoz v noci, vybudováním další dráhy bude zatížena nová oblast (Suchdol, Nebušice) případným nočním provozem, takže to není snížení !

Tab.: Porovnání variant leteckého provozu na letišti PRAHA RUZYNĚ s ohledem na počty obyvatel trvale žijících v hlukových zónách

Jak může dojít ke zvýšení počtu osob při neprovedení záměru v noční době, když v tabulce na str. 176 (neprovedení záměru) je minimální noční provoz na všech RWY, tj. i na RWY13/31? Tím pádem i graf na str.180 je zkrácen !

F.

Str.175 a tabulka str.176

počet pohybů 570 se nerovná den (516) a noc (52)

v tabulce je součet pro den 516, v noci 54, chyba v součtu RWY31 ARR

str.175:

Tab.: Počty příletů (ARR) a odletů (DEP) letadel na letišti PRAHA RUZYNĚ v roce 2012

rozdíl v součtu v tabulce den (594) vůči řádku nahoře (595)

rozdíl v součtu v tabulce noc (56) vůči řádku nahoře (52), kromě chyby 118 místo 18

chyby v sumách celkem: 45 místo 44, 7 místo 6, 10 místo 9, 19 místo 18

rozdíl v součtu v tabulce celkem (646) vůči řádku nahoře (647)

Tab.: Počty příletů (ARR) a odletů (DEP) letadel na letišti PRAHA RUZYNĚ v roce 2006

rozdíl v součtu v tabulce den (419) vůči řádku nahoře (456)

chyby v sumách celkem: 40 místo 39, 20 místo 21, 3 místo 20, 8 místo 28,

rozdíly v součtu v tabulce celkem (501) nejsou, tedy jsou chybné hodnoty ve vlastní tabulce (den)

Tytéž chyby jsou ve zdrojových tabulkách v příloze 13 na str.47-49.

G.

Na str.181 tabulka zachycuje:

Tab.: Změny hlukové zátěže v citlivých lokalitách v okolí LKPR v roce 2012, vyvolané po realizaci výstavby paralelní RWY 06R/24L oproti stavu při neprovedení záměru

Ale legenda pro Charakter změny hlukové zátěže je OPAČNÁ !

Tatáž chybná legenda je u přílohy 13, str.64 tab.23.

H.

V příloze 13 str.62 tab.22 je v části neprovedení záměru noční doba v rozporu s předchozí tabulkou 11 str.49, kde je dráha RWY 13/31 téměř pro noc nepoužívaná bez výstavby RWY 06R/24L, stejně jako s výstavbou (tab.10 str.48). Tedy čísla ve výchozí tabulce 20 pro lokalitu Praha 6, Praha 5 hluk noční (1500 + 350 obyvatel) jsou minimálně pochybná. Navíc v tabulce 20 není do trvale bydlících osob zahrnuto významné množství studentů a zaměstnanců České zemědělské univerzity (20tis.) a bydlících na koleji (2200). Tím jsou závěry o počtu osob zasažených hlukem ve variantě bez a s výstavbou RWY (kapitola 9 přílohy 13) zkrácené.

I.

Příloha 14:

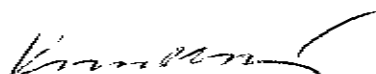
Při nepominutí reliéfu poklesu a stoupání u koryta Vltavy je chybně zahrnuta do OHP celá část Suchdola až k Vltavě a ne i druhý břeh, který je nad horizontem (Trója a Bohnice) a tedy zvláště v nočních hodinách je zasažen nadměrným hlukem (> 50 dB pro noční provoz letadel). Takže hlukem negativně zasažená oblast Prahy se po realizaci dráhy ještě zvyšuje o mnoho tisíců obyvatel sídliště Trója a Bohnice, zvláště pokud budeme počítat maximální kapacitu RWY a ne odhad pro rok 2020.

Tím je vidět, že vlivu hluku je ve zprávě neúplný.

10. Letiště Praha do současné doby nemělo a nemá zájem řešit ani stávající hluk z provozu letiště, který se šíří nad povrchem směrem k obydleným oblastem. Kolem letiště nejsou vybudovány protihlukové bariéry, které by takovýto hluk alespoň částečně utlumily tak, jak je tomu kolem všech významných evropských letišť. V souvislosti s tím není je nutno upozornit na zvýšený hluk, který je důsledkem pozemních motorových zkoušek.

11. Považuji za porušení našich občanských a lidských práv to, že podnikatelský subjekt Letiště Praha, s.p. vyhlašuje "násilně" omezující pravidla pro náš soukromý život vyplývající z jeho podnikatelských záměrů. Je naprosto nelogické, aby rozvoj letiště probíhal směrem k obydleným oblastem a považuji za nepřijatelné, aby se kvůli ekonomickému prospěchu hrstky lidí takto zásadně porušovala občanská a lidská práva. Nejde o nic jiného než o prosazení nepřijatelných a nepřijatelných změn pod rouškou veřejného zájmu na zakázku skupiny lidí, kteří budou profitovat z následné privatizace Letiště Praha.

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 na zakázku zadavatele, a z tohoto důvodu požaduji její vrácení předkladateli k přepracování.



JUDr. Ivana Kunderová