



MIZPP00H2RMF

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
P

Občanské sdružení Padesátník
Praha 6, Na Padesátníku III/9
předseda Stanislav Kout
E- mail : napadesatniku@centrum.cz
telefon: 607 971 949

Dobře čtený
čas přílet: 17-01-2008 Počet listů
příloh: U

Číslo jednací: 3966/ENV. OP 2

V Praze dne 15. ledna 2008

Vyjádření, připomínky a nesouhlas Občanského sdružení Padesátník
k Dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/01 Sb.
v platném znění

Paralelní RWY 06R/24L Letiště Praha- Ruzyně (dále jen „Dokumentace“)

V nedávných předvánočních dnech ve sdělovacích prostředcích proběhla zpráva, že letadla jsou „významným“ znečišťovatelem ovzduší, a že v EU na ně budou zavedeny emisní limity, podobně, jako jsou zavedeny pro automobily.

Je to pochopitelné! Vždyť nejčastěji provozované typy letadel Boeing a Airbus spálí zejména na každý start (jen několik kilometrů od hustě obydlených částí Prahy) a následné stoupání do letové hladiny (nad územím Čech) několik tun paliva. (1 tuna leteckého petroleje = 1280 litrů). Zplodiny hoření jsou pak převážně, ve směru převládajících větrů, zanášeny na Prahu a Čechy.

Vynásobte si plánovaný počet startů na příští léta, který je uveden v přílohách k „Dokumentaci“ s tunami spáleného paliva, jehož zplodiny spadnou nad územím Čech a zamyslete se, zda je správné „radovat se“ z jejich rozptýlení.

Zamyslete se, zda je vhodné dumpingovými cenami přitahovat na Ruzyňské letiště letecké přepravce, obzvláště, nepřivázejí-li turisty, zda je zde vhodné zvyšovat nákladovou přepravu a celkově megalomansky rozšiřovat letiště.

To vše v souvislosti s připravovanou privatizací letiště a zahraničním vlastníkem či provozovatelem.

Vlastní „Dokumentace“ byla nešťastně zveřejněna před vánočními svátky, kdy lidé odcházejí na dovolenou a jejich mysl se zaobírá veselejšími myšlenkami, než jsou chmurné představy, co nás čeká s výstavbou nové dráhy. Není tedy dostatek času prostudovat tak rozsáhlý dokument se všemi jeho přílohami! Věříme, že to nebyl úmysl!

Proto připomínkujeme jen několik, pro nás nejpodstatnějších statí „Dokumentace“ a jejich příloh.

Příloha č. 3 – Doklady:

„Garance Generálního ředitele“ je seriózní snaha vnést pořádek do postupně se měnících prohlášení o účelu a použití připravované dráhy. Dráha měla být přistávací, pak i startovací, nyní převážně jen přistávací. Toto „lavírování“ ze strany letiště nevyvolává důvěru. Avšak, aby tato snaha Generálního ředitele byla naprosto seriózní, nesmělo by být použito slůvko „**primárně**“ ve větě: Paralelní dráha 24L bude *primárně* používána jako přistávací. V „Dokumentaci“ je v této souvislosti použito slůvko „**převážně**“. Tato **slůvka jsou neurčující** a jejich význam bude dodržen i při **49 startů a 51 přistání ze 100** na této dráze! V tomto bodě je garance generálního ředitele **značně negaranční!**

„Garance“ také přislubuje, že **brždění reverzací tahu** bude v noční době zcela zakázané, s výjimkou, kdy je to nutné z bezpečnostních důvodů.

Toto rozhodnutí je zcela v rukou posádky a znamená, zejména u větších letadel, která jsou zároveň více hlučná, že **při snížených brzdných účincích** budou reverzovat.

Proto téměř vždy, bude-li dráha mokrá, zledovatělá nebo s popraškem sněhu, **letadla budou reverzovat !**

Opět tedy, tato „Garance“, nemůže být plně garanční !

V každém případě – „Garanci“ je nutno zakotvit:

- 1) Již v případném stavebním povolení na výstavbu této dráhy.
- 2) Jako podmínku kolaudačního řízení před uvedením dráhy 24L do provozu.
- 3) „Garance“ musí být také omezujícím závazným bodem smlouvy, při případném prodeji, či pronájmu letiště, zejména zahraničnímu provozovateli neboť u něj budou hlediska zisku prioritní !

Příloha č.14 – Hlukové zóny a návrh ochranného hlukového pásma ... T/Z – 209/07,
2007 (korigované vydání)

Po zhlédnutí této studie je i laikovi jasné, že je účelově zpracována tak, aby nebyl **zřejmý drastický dopad plánovaného provozu na život lidí** v širokém okolí letiště.

Účelově zpracována ne snad z úmyslu zpracovatele, ale z důvodu chybných vstupních údajů, které dodalo samo letiště !

Letiště navrhuje řadu provozních opatření pro zmírnění negativního vlivu nové paralelní dráhy na životní prostředí (str. 13,21,22 této studie) a snaží se tak veřejnost uklidnit.

Nebudou-li však tato opatření právně zakotvena, jejich uvedení v této studii nebude asi příliš závazné ! Viz. naše výše uvedené připomínky ke „Garanci“ generálního ředitele.

Jelikož jsou, dle našeho názoru, uvedené vstupní technické podklady v rozporu se skutečností, musíme celou tuto studii zpochybnit.

Jak vyplývá z použité literatury, uvedené v příloze hlukové studie, tuto zpracovala firma TECHSON, která s Letištěm Praha spolupracuje na hlukových studiích již od roku 1992 a za tuto dobu zpracovávala hlukovou studii již 6 krát. Jsme přesvědčeni, že **hlukové zatížení bude daleko větší, než bylo vypočítáno!**

Uvádíme několik objektivních důvodů k našemu tvrzení.

Na uvedeném plánu limitů izofon **není brán ohled na terénní profil** připravované paralelní dráhy (RWY 06R/24L), jenž je jiný než u stávající dráhy (RWY 06L/24R) . Připravovaná dráha bude na mírné „náhorní rovině“, oproti stávající dráze, která je mírně „utopená“ v terénu. Hluk z připravované paralelní dráhy se bude více „rozléhat“ do širokého okolí.

Hlukové údaje byly získány měřením hluku prolétajícího letadla v ose dráhy (ústní informace ze setkání na ředitelství letiště). Tento hluk však není stejný jako hluk, který vytváří letadlo skutečně přistávající. Přistávající letadlo má v závěru úkonu menší výšku, až posléze dojde k dotyku se zemí a k brždění reverzem. **Čím je letadlo blíže k zemi, tím vytváří větší hlukové zatížení pro blízké okolí.** Toto studie **nezohledňuje.**

Také **nezachycuje** konečnou fázi přistání - **brždění reverzací tahu motorů**, kdy se motory vyvádějí na **startovní výkon**, případně na výkon jen o několik procent nižší než je startovní. Tento hluk je identický hluku při startování a silně zatěžuje nejen blízké, ale i vzdálené okolí. Prolétá-li letadlo nad osou dráhy, motory pracují v cestovním režimu, nebrzdí a vytvářejí nižší hluk. Toto tvrzení je jasně zřejmé i na příloze „A“ hlukové studie. Hlukové křivky - **izofony kolem osy připravované dráhy 06R/24L(paralelní) probíhají rovnoběžně s osou - nezachycují zvýšený hluk při reverzování**. Proti tomu izofony kolem dráhy 06L/24R(stávající) jsou v místech, kde motory pracují na plný výkon **rozšířené!**

V této souvislosti **žádáme o provedení porovnání průběhů izofon** kolem připravované paralelní dráhy **s průběhem izofon drah na jiných mezinárodních zahraničních evropských letištích**, při srovnatelných počtech pohybů letadel, které je zpracováno v hlukových studiích na ta která letiště.

Velikost hluku je samozřejmě závislá na velikosti letadla, typu motorů a použitém výkonu motorů. Menší hluk bude jistě vytvářet malé prolétávající letadlo s nominálním výkonem motorů a podstatně větší hluk vytvoří velkokapacitní reverzující letoun pro stovky pasažérů. K používání stále větších letadel však vývoj spěje.

Máme opodstatnění se domnívat, že i k měření hluku prolétávajícího letadla bylo použito vlastní malé letadlo letiště, které je používáno k měření dráhových systémů a nebyl použit podstatně větší Boeing nebo Airbus převážně provozovaný nejen na Ruzyňském letišti. Takže i změřený hluk byl menší !

K vytvoření studie bylo použito také výpočtových metod zjištění hluku (str. 8,9,17). Při jednání nám bylo sděleno, že se jedná o matematický model a ten by měl být objektivní. Myslíme si, že modelové **vykreslení hlukových zón by mělo být** na matematickém modelu **přibližně stejné u obou drah** – připravované paralelní (06R/24L) i stávající (06L/24R).

Téměř pobuřující je stať č. 9 studie - návrh režimů v ochranném hlukovém pásmu, která hovoří o „**zprůměrnování hlukové zátěže na půlroční období** „ (str. 24) . Letadla vás mohou například vzbudit vícekrát za noc, po více dní, až měsíců, ale v dlouhodobém průměru bude vše v normě !

Doporučený režim v ochranném hlukovém pásmu (kapitola 9, str.25 a 26) by znamenal ve svém konečném důsledku **vylidnění od trvale žijících obyvatel** a téměř všeobecnou vládu letiště nad rozsáhlým územím Prahy a okolí, a to ze strany letiště bez jakéhokoli návrhu na kompenzace.

Reálně se uvažuje o prodeji Letiště Praha soukromému vlastníku ze zahraničí, který tímto získá **nadvládu nad velkým územím nejen Čech, ale i hlavního města Prahy**. Nelze předpokládat, že nový vlastník bude šetřit novou dráhu a bude převážně vzlétat na dráze RWY 24R/06L (stávající) a přistávat na nové-paralelní.

Převážně znamená též 49 startů a 51 přistání ze 100 této dráhy. Obáváme se, bude-li dráha již za obrovské peníze vybudována, komerční zájmy budou mít vždy přednost. Neboť bude muset být dráha v termínu zaplacená!

Jak bude zajištěno dodržování případných úmluv a slibů?

Z vlastní zkušenosti víme, jak jsou plněny sliby, byť jsou v písemné podobě.

Například: Před hangárem firmy AVIATION SERVICE, který je v našem nejbližším sousedství, stále dlouhodobě běží spuštěná APU (pomocné proudové jednotky letadel) a provádějí se motorové zkoušky a spouštění motorů. Když se měří hluk, či zplodiny výfukových plynů, není tu žádné letadlo. Jen co je měření ukončeno, jsou letadla se svými „projevy“ opět na místě!

Zde viz. naše návrhy ke „Garanci“ generálního ředitele.

Letiště "jedním dechem" tvrdí, že provoz připravované paralelní dráhy bude splňovat hlukové normy a vzápětí chce vytvořit rozsáhlé ochranné hlukové pásmo, kde bude povolovat, nebo nepovolovat výstavbu či větší renovace obytných budov, kde tedy bude mít prakticky nadvládu nad trvale žijícím obyvatelstvem!


Zde vidíme zřejmý rozpor mezi závěry hlukové studie a připravovanými opatřeními !

Bohužel, opět musíme poukázat na to, že **hluk z motorových zkoušek i hluk z leteckého provozu působí na obyvatele soustředěně a zároveň !** Opět je však nařízení, které ho odděluje ! „Dokumentace“ str.28.

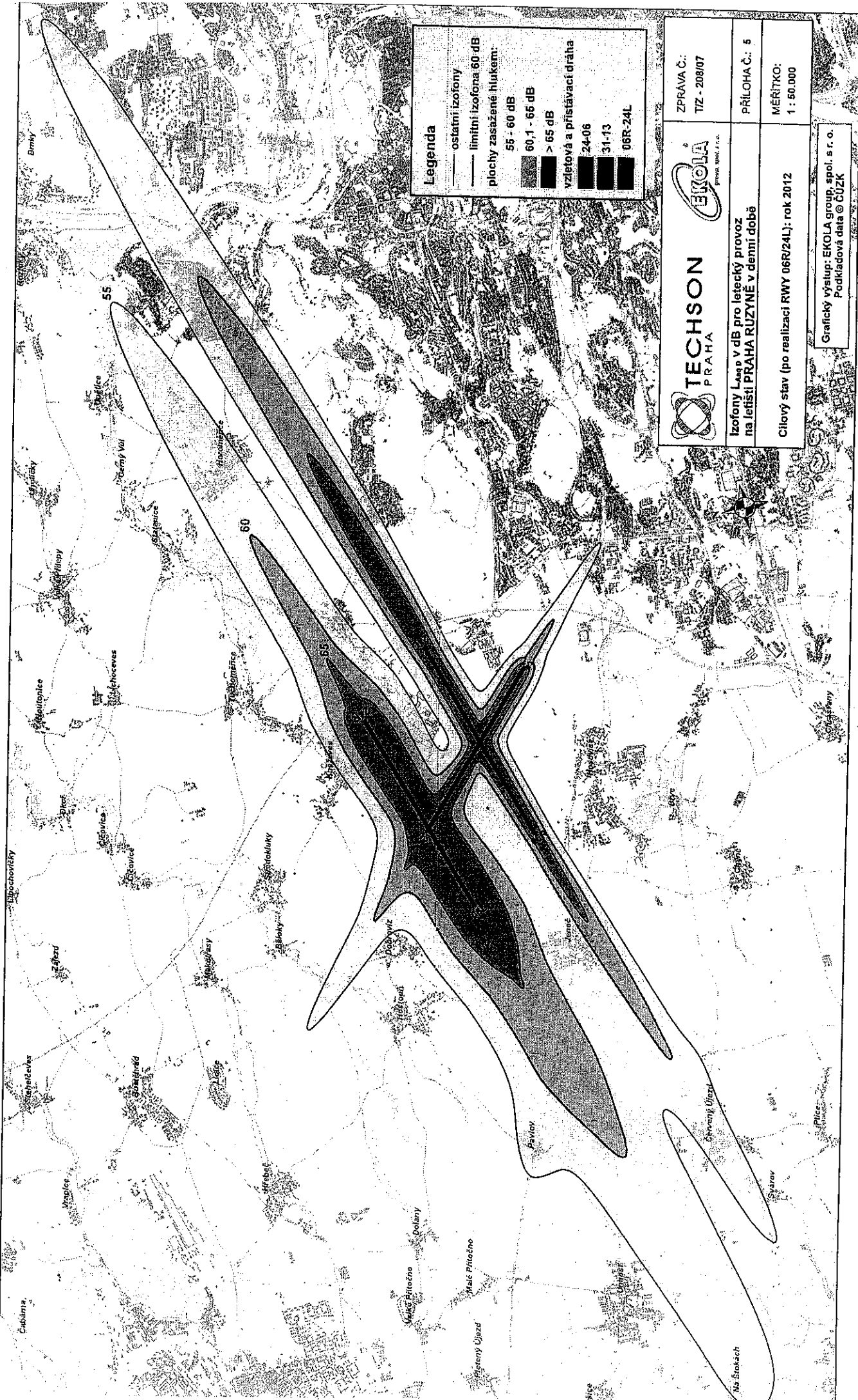
Bohužel, opět musíme poukázat na to, že **zápach letadla produkují**, což vědí nejlépe obyvatelé žijící v blízkosti letiště. **Se zápachem však dýcháme i zvýšené množství škodlivin!** Záleží jen na tom, zda od zdroje zápachu vane vítr na oblast kde bydlíme! „Dokumentace“ str.76.

Na straně 66 „Dokumentace“ je uvedeno, že **bodové zdroje znečištění ovzduší** při stavbě dráhy nevzniknou. Zároveň se zde hovoří o **drcení sutě z demolic**. Drtírna bude jistě zdrojem prachu a hluku. Žádáme proto, v případě výstavby dráhy, o její vhodné umístění tak, aby nezamořovala naši lokalitu Padesátník.

S pozdravem


Kout Stanislav
Předseda Občanského sdružení
Padesátník

Rozdělovník : Ministerstvo životního prostředí
MČ Praha 6 – starosta Tomáš Chalupa
MČ Praha 6 - odbor životního prostředí
Magistrát hl.m.Prahy – radní Štěpánek
Letiště Praha s.p.



Legenda	
—	ostatní izofony
—	limitní izofona 60 dB
plochy zasazené hlukem:	
[Lightest shading]	55 - 60 dB
[Light shading]	60,1 - 65 dB
[Medium shading]	> 65 dB
vzletová a přistávací dráha	
[Dark shading]	24-06
[Darkest shading]	31-13
[Darkest shading]	06R-24L

	ZPRÁVA Č.: TIZ - 208/07
	PŘÍLOHA Č.: 5
	MÉRÍTKO: 1 : 50.000
IZOFONY L _{Aeq} p v dB pro letecký provoz na letišti PRAHA RUŽYNE v denní době	
Cílový stav (po realizaci RWY 06R/24L): rok 2012	
Grafický výstup: EKOLA group, spol. s r. o. Počítačová data © ČUZK	



- Kategorie A** – obce uvnitř současně a navrhovaného
OHF – významný vliv hluku
z leteckého provozu
- Kategorie B** – obce uvnitř kružnice o průměru 14 km
na nevystínovaném území,
obce s opakovanými přelety letadel,
obce v okolí standardních odletových
a příletových tratí
- Kategorie C** – obce uvnitř mezikruží o průměru 14
a 18 km a obce na vystínovaném
území, obce s ojedinělými přelety
letadel

LETIŠTĚ PRAHA, s.p. / Prague Airport
 15. dubna 1997, verze 1.00
 Podskupina OČOZK - ŽL.06.11.00.00