MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
k rukám pana ministra Bursíka

MIZPP00FJZZV

Vršovická 65
100 10 PRAHA 10 – VRŠOVICE

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
IV

Došlo dne/ čas přijetí: 11 -01- 2008 Počet listů/ příloh: OP

v Praze dne 07.01.2008

2515

Číslo jednací: 197/ 7/08 /ENV/ OP

Věc: **Připomínky k Posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zák. č. 93/2004 Sb.: „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně".**
Vaše značka: 91452/ENV/07.

Ve shora uvedené věci zasíláme názor našeho občanského sdružení: Za klidné bydlení v Horoměřicích..

Úvodem si dovolujeme všeobecně konstatovat:

1. Předložená Dokumentace je zaměřena na zdůvodnění potřeby další (již čtvrté) RWY na letišti Praha Ruzyně, namísto pečlivého prozkoumání skutečné zátěže předmětné stavby na životní prostředí. Toto Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí (dále jen Dokumentace) vyjadřuje např. neustálým opakováním, že bez nové RWY dojde brzy ke kolapsu osobní letecké dopravy v ČR, resp. k její stagnaci aj.. Na podporu tohoto argumentu se uvádí nezvladatelný nárůst pohybů letadel na letišti. Jsme toho názoru, že pohyb letadel po letištní ploše nemá nic společného s kapacitou dráhového systému, a proto je nutné počet pohybů po letištní ploše od počtu vzletů a přistání letadel odečíst.
2. Dokumentace zcela ignoruje další případné rezervy letiště jako jsou např. přesunutí malých dopravních letadel na jiná pražská a okolní letiště, např. Kbely a dále neuvažuje převzetí významného objemu počtu cestujících (ca 6 až 9 mil.) dalšími letišti, které jsou v přestavbě a/nebo příslušná povolení již obdržela jako např. Vodochody, Pardubice, Karlovy Vary, Ostrava, Brno aj. K tomuto přesunu cestujících zcela nepochybně dojde v průběhu příštích 5 let.
3. Další zatím nevyužívanou rezervou současného dráhového systému představuje pravidelné rozložení vzletů a přistání do celé denní doby. Rozdíly počtů vzletů a přistání v jednotlivých částech dne jsou více jak 3násobné.
4. Účelovost zdůvodňování Dokumentace dále spatřujeme v argumentaci jako, že je nutno odlehčit od hluku městským částem Prahy 5 a dalších – jedná se dle Dokumentace o ca 10.000 obyvatel. Hluková zátěž v této části Prahy je zejména v průběhu (jinde neobvyklých) pravidelných každoročních oprav v prázdninovém období, kdy vrcholí počet vzletů a přistání. V tomto období pravidelných! oprav je pak nutno používat právě RWY 13/31. „Pikantností" v právě minulém roce bylo, že bezprostředně po téměř měsíční avizované opravě RWY 06/24 došlo k opětovné opravě právě skončené opravy, která trvala téměř stejně dlouho jako původní „oprava". Obáváme se, že se jedná o nepřímou nátlakovou akci s cílem získání podpory hlukem dotčených občanů k výstavbě této posuzované stavby.

5. Z bezpečnostních důvodů je užívání dvou paralelních drah velmi problémové, protože může dojít k jejich záměně. Letiště Praha Ruzyně již v minulosti zaznamenalo chyby pilotů, kdy došlo při přistání k záměně dokonce neparalelních! VPD. Taková záměna se všemi důsledky . . . je mnohem pravděpodobnější u dvou rovnoběžných VPD. Pilot se totiž orientuje na přistání ve vzdálenosti 15 – 20 km, kde obě dráhy při zhoršené viditelnosti téměř splývají.
6. *Dokumentace uvádí, že při stavbě nové RWY 06/24 dojde ke zrušení RWY 04/22, která bude však – jak se uvádí dále podle Studie rozvoje letiště - po dostavbě nové RWY 06/24 znovu postavena . . Autor si pravděpodobně uvědomil, že provoz na dráze 13/31 nelze trvale bez náhrady omezit nebo dokonce zrušit ani po dostavbě RWY 06/24, protože při nárazovém bočním větru budou obě dráhy 06/24 mimo provoz a letadla by byla jinak divergována na jiná letiště. Takový případ představuje 10 až 15% všech letů, tj. počet, který odpovídá již dnešnímu minimálnímu využívání RWY 13/31. Proto tedy dlouhodobá Výhledová studie rozvoje letiště již dnes uvažuje s výstavbou – obnovou RWY 04/22.*
7. *RWY 04/22 je v současnosti plně vhodná pro přistávání a vzlety všech typů vrtulových letadel a má dokonce největší únosnost. Z čiré „kapacitní nadbytečnosti" této součásti dráhového systému však slouží v současnosti jako parkoviště letadel. . . Tato RWY byla však z režimu provozovaných RWY z rozhodnutí hygienické služby vyloučena a to z důvodů hlukové zátěže dvou místních částí obce Chýně: Nad Jenečkem a Na Samotě. V Dokumentaci se na jiném místě uvádí, že tato obec bude právě provozem na nové RWY 06/24 zasažena hlukem nejvíce.* Jsme přesvědčení o tom, že pokud je vůbec nutno měnit současný dráhový systém, pak prodloužení stávající RWY 04/22 je nejoptimálnější řešení a to z důvodů:

- ***skutečného snížení počtu zasažených obyvatel hlukem: stávající RWY 06/24 používat jako startovací a RWY 04/22 používat po jejím prodloužení jako přistávací.***
- značné finanční úspory – v řádu ca 7 mld. Kč,
- odstranění rizika divergence letounů na náhradní letiště.

Samozřejmostí však zůstává, že předmětné dvě místní části obce Chýně budou muset být kompenzovány nejen výstavbou účinných protihlukových barier.

8. *Skutečným cílem výstavby nové RWY 06/24 tedy zůstává zajištění developerské činnosti na rozsáhlých – z části chráněných pozemcích v Jinonicích, Motole, Košířích, Vidoule a Bílé Hoře a jinde, kde výstavba byla již zahájena s příslibem, že letový provoz bude přesunut jinam. . .*

Vlastní posouzení vlivu nové RWY 06/24 na ŽP je podle našeho názoru velmi nekorektní. Dokumentaci vytýkáme zejména tyto vady:

1. Měření OHP probíhalo ne v osách letové dráhy ale ve vzdálenosti 500 až 800 m od os. Fotografie tohoto měření má autor tohoto dopisu k dispozici.
2. V Dokumentaci na str. 60 se mj. uvádí, že *byla vyhlášena nová OHP, která „se vší pravděpodobností splňují OHP – jedná se o předběžný odhad" a dále „stávající hluková pásma budou vyžadovat rozsáhlé úpravy"!.* Jsme toho názoru, že předmětem této posuzované Dokumentace je zejména posouzení skutečných OHP.
3. *Dokumentace zvažuje i přes výše uvedené pouze současnou hlukovou zátěž, nikoliv takovou, která realizací RWY 06/24 teprve vznikne. V roce 2012 a dále by mělo podle Dokumentace kromě navýšení frekvence letů dojít k nasazení letounů o váze ca 3krát větší než se v Dokumentaci zvažuje, tj. letadel o hmotnosti přes 300 tun, která mají mnohem nepříznivější vliv na živ. prostředí.*

4. *Dokumentace zcela opomněla zvážení hlukové zátěže tzv. motorových zkoušek a omezila se na konstatování, že toto bude předmětem dalšího samostatného posouzení.* Tento závažný nedostatek Dokumentace je vysvětlen tím, že zpracovateli „nebyly ze strany provozovatele dodány podklady". Samotné motorové zkoušky totiž významně zatěžují do kruhové! vzdálenosti ca 7 km celé prostředí maximálním hlukem.
5. *Autoři Dokumentace se nevypořádali ani s dalšími tzv. synergickými hlukovými vlivy dalších okolních dopravních staveb, které jsou již před zahájením jako je SOKP*, ba dokonce podmiňuje časové předsunutí výstavby RWY 06/24 před výstavbou SOKP a to i přesto že výstavba SOKP je pro hl. m. Prahu a celé okolí „životně" důležitá! Omezují se pouze na konstatování, že neexistuje metodika pro takové sčítání vlivů na ŽP. Dále však se uvádí, že příslušná Vyhláška je již k dispozici (Návod MZDr. ČR AN 15/04), ale její aplikace stejně nebyla použita.. Dokumentace pouze uvádí filosofickou úvahu o rozdílnosti studie a expertízy.
6. Dokumentace samotná je dosti rozporuplná. Např. se všeobecně konstatuje, že *provozem nové VPD dojde „k nárůstu exponovaných obyvatel".* Paradoxně však uzavírá, že v jedné z nejvíce nově postižených lokalit Prahy – Nebušice, „nedojde ke zvýšení osob zasažených letovým provozem". Na jiném místě (str. 145) *se konstatuje dále, že předmětná RWY bude mít „mírné až silně negativní účinky" na ŽP.*
7. V Dokumentaci se uvádí, že letiště Praha Ruzyně zaznamenává četné stížnosti na hluk letadel i ve vzdálených obcí jako Okoř – Lichoceves – Velké Přílepy, které jsou zahrnuty dle Dokumentace do **kategorie „B".** Nová RWY bude podle Dokumentace sloužit výhradně k přistávání letadel. To znamená, že osově z druhé strany nové RWY 06/24 *budou zasaženy analogicky stejně hlukem jako zmíněné tři obce dále městské části hl. m. Prahy: Liboc, Vokovice, Motol, Břevnov, Střešovice, Dejvice, Veleslavín a další.* Posouzení tohoto nepříznivého účinku na obyvatelstvo uvedených měst. částí však Dokumentace zcela opomněla.
8. *Z Dokumentace je patrné, že letadlo ca 15 km před přistávacím prahem již nemění směr. Z toho plyne že tato oblast (15 km v ose přistání) by podle Dokumentace měla být* ***zařazena do tzv. pásma kategorie „A".*** *Lineárně totiž budou zasaženy nejen hlukem z provozu nové RWY tak další celé městské části hl. města Prahy: Bohnice, Čimice, Dolní a Horní Chabry s počtem obyvatel v řádu 100.000.! Jedná se o velká území s vysokou stávající koncentrací obyvatel. Tuto skutečnost však Dokumentace zcela ignoruje.*
9. Dokumentace bagatelizujícím způsobem uvádí tabulkový přehled hlukové zátěže v některých vybraných obcích a konstatuje, že nová RWY sníží zátěž u ca 300 obyvatel a naopak dojde ke zvýšeni zátěže u ca 1.300 obyvatel.
10. Nezanedbatelným negativním dopadem případné výstavby RWY je i zábor ZPF, který v součtu činí téměř 300 ha.

Věříme, že MŽP odpovědně posoudí předmětnou Dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí a zabrání dalšímu značnému a bezdůvodnému znehodnocení bezprostředního životního prostředí celé severní Prahy a okolních obcí a záměr nedoporučí.

S pozdravem

Občanské sdružení
Za kvalitní bydlení v Horoměřicích
ing. Jiří Kočař
Nobelova 1
160 00 Praha 6