Ministerstvo životního prostředí
Ing. J. Honová, odbor posuzování vlivu na životní prostředí a IPPC
Vršovická 65
101 00 Praha 10

MIZPP00H0YK2

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
P
Došlo dne/ dne přijetí: - 1 -02- 2008 Počet listů/ příloh: .....

Praha, 22. 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

Číslo jednací: 2164/ENVI 08

K výše uvedené dokumentaci mám následující připomínky:

a) V kapitole D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů nejsou vůbec sociálně ekonomické vlivy vyhodnoceny. V současné době je předmětné území Nebušic, Šáreckého údolí, Lysolaj, Suchdola (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 Suchdole.

b) Rozložení nočního provozu na jednotlivé dráhy – ve všech variantách se navrhuje noční provoz téměř výhradně na současné dráze 06/24, což je v rozporu s deklarovaným „rozložení provozu na více drah". V „garanci ředitele" 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)zasažené 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 směrovány 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 nadlimitně zasáhl pouze okraj oboe Dobrovíz. Při nočním provozu by stejné ploše zasažené nadlimitním hlukem odpovídal 1 vzlet a 7 přistání, čímž by se zmenšilo území zasažené nočním hlukem v příletovém koridoru dráhy 24R (Starý Suchdol, Přední Kopanina) a v nejhůře zasažené 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 klidné spaní. 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 - RUZYNĚ 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. Rozložením 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.

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ADRESA	PODPIS
Petr ČAP		
PETRA CÁDKOVÁ		
VERA BRODANOVA		
TOMÁŠ DOŠEK		
Kateřina Pošíková		
JARMILA PEKÁRKOVÁ		
ZDENĚK PEKÁREK		