



**Ministerstvo životního prostředí**

Ing. Jaroslava Honová,  
ředitelka odboru posuzování vlivu  
na životní prostředí a IPPC  
Vršovická 65  
100 10 Praha 10

4/10  
MISTROVSKÝ NÁRODNÍ ÚSTAV ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ  
P

DNE 31. 01. 2008  
Číslo jednací: 4219  
JEMVL/28

V Praze dne 20.1.2008

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 (dále jen dokumentace)**

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), ohrazují 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  $L_{aeq}$  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.

Pokud se zachová růst cestujících 7,42% ročně (mezi roky 2005-6 a 2006-7), pak v roce 2012 to bude již 17,79 mil., v roce 2020 31,54 mil. V roce 2007 to bylo 12,44 mil. Navýšení počtu pohybu letadel bude v roce 2012 o 7% vyšší a v roce 2020 o 49% vyšší než je odhad v předkládané dokumentaci (příloha 13 str.39).

Tedy i nárůst hluku bude vyšší než dokumentace předkládá, i když budou v provozu méně hlučná letadla.

Současně je na webových stránkách Letiště Praha, s.p.

[http://www.prg.aero/cs/site/airport/zivotni\\_prostredi/zp\\_hluk/pr\\_rozvojetiste.htm](http://www.prg.aero/cs/site/airport/zivotni_prostredi/zp_hluk/pr_rozvojetiste.htm) uveřejněn soubor, označený jako Prognóza vývoje cestujících a pohybů letadel na letišti Praha – Ruzyně, obsahující následující údaje.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
PAX	9 696 413	11 040 000	12 350 000	13 590 000	14 720 000	15 750 000	16 700 000	17 540 000	18 420 000	19 160 000	19 930 000	20 730 000
	129,9%	113,8%	111,8%	110,0%	108,3%	107,0%	106,0%	105,0%	105,0%	104,0%	104,0%	104,0%
pohybů	144 962	162 000	178 000	193 000	207 000	219 000	230 000	240 000	250 000	259 000	268 000	278 000
	125,2%	111,8%	110,1%	108,5%	107,1%	105,9%	105,1%	104,3%	104,3%	103,5%	103,6%	103,7%

Toto společně s výrazně navýšenou kapacitou vybudovaných terminálů vyvolává oprávněné obavy, že ve studii prezentované předpoklady byly sníženy právě pro účely studie hodnocení vlivů na

životní prostředí.

3. V dokumentaci není uvažován stav, kdy stávající RWY 06L/24R bude vyřazena z provozu a kdy nová dráha převezme její funkci.

Např. příloha č.12 obrázek lkpr-eia-ldvn\_2012bis.pdf ukazuje stav, kdy plánovaná RWY06R/24L, je určena jen na přistání a tedy šířka pásu hluku kolem ní je užší než v případě, kdy dráha RWY06R/24L převezme funkci pro start i přistání. Pak hlukem zasažené území a počet obyvatel bude mnohem větší než jak je nám ve studii předkládáno. Reálně to nastává dle přílohy 13 str.32 cca 1 měsíc v rámci pravidelné údržby dráhy.

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

5. 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.

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.

D.

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.

6. Již v současné době jsem hlukem z provozu letiště obtěžován. Náš byt č.7, respektive celý bytový dům Pomořanská 475 (a jeho obyvatelé), však není v oblasti, která se bere do výčtu současně zatěžovaných osob. Navíc další nová letová dráha má být cca 1,5 km blíže k nám (stávající je cca 3km).

7. Zejména noční provoz mi činí 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.

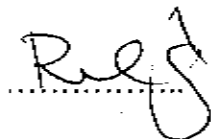
8. V dokumentaci není zpracována hluková studie zahrnující též hluk z železničního koridoru Praha - Děčín - Drážd'any. Zejména noční průjezdy vlaků, vzhledem k umístění trati, již v současnosti ruší spánek.

9. Navrhovaný zvýšený provoz letiště negativně ovlivní hodnotu nemovitostí, uvedená skutečnost není dokumentací nikterak zohledňována. Zadavatel ani zpracovatel neřeší kompenzace za tento zásah do základních lidských práv.

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  
Petr Černý

adresa :



za majitele nemovitosti

ve které je umístěn předmětný byt:

Bytové družstvo Pomořanské

adresa :

