

MIZPP00H101L

Praha, 28. 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

K výše uvedené dokumentaci mám následující připomínky:

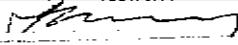
a) V kapitole D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů nejsou vůbec sociálně ekonomické vlivy vyhodnoceny. V současné době je předmětné území Nebušic, Šáreckého údolí, Lysolaj, Suchdola (i další) charakteristické hodnotným bydlením na okraji města v kontaktu cennými přírodními lokalitami a harmonickou urbanizovanou příměstskou kulturní krajinou. Není vyhodnoceno, jak by posuzovaný záměr, zejména zvýšená hlučnost a další negativní dopady leteckého provozu, i omezující režim ochranného hukového pásma ovlivnil sociální aspekty. Území 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 hodnotný 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 vše 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 zařezáváno území s vysokou hustotou osídlení a desítkami tisíc obyvatel“, vůbec se nebude v potaz, že provoz na RWY 13/31 se skládá ze čtyř komponent, které je nutno posuzovat samostatně a s ohledem na území (ne)zasazené 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 stejně území – s výjimkou vzletů menších vrtulových letadel s časným točením dopravy jižním směrem nad průmyslovou a obchodní oblastí Zličina, 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 obce Dobrovíz. Při nočním provozu by stejně ploše zasažené nadlimitním hukem odpovídala 1 vzlet a 7 přistání, čímž by se zmenšilo území zasažené nočním hukem v přilehlém koridoru dráhy 24R (Starý Suchdol, Přední Kopanina) a v nejhůře zasažené obytné lokalitě (Horoměřice) by se úroveň huku alespoň snížila. Dle větví růžice letiště Ruzyně (příloha č. 10, str. 47) jsou vhodné meteorologické podmínky pro přistání na dráze 13 (bezvětrí nebo jižní až jihozápadní 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 používal téměř exkluzivně dráha 24R, což bude naprostě 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 havrovateli ve využití této dráhy vůbec nic, a to dokonce ani v období před realizací posuzovaného záměru. Strana 78 dote: „Z hlediska vývoje akustické situace lze dle výše citované studie přinás nové RWY 06R/24L spříčovat v tom, že rozšíření dráhového systému letiště PRAHA - RUZYNĚ a zvýšení dráhové kapacity umožní uplatňovat v širší míře moderní opalšení ke snížení huku, především preference drah, úpravu provozu v noci, zpřísnění podmínek pro provádění letů apod. Rozložení provozu do více drah se zmenší dosah hukových zón o vyšších hodnotách huku od letiště. Vybudovalím 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 PŘIJMENÍ	ADRESA	PODPIS
HROMADKA Jiří		

+ DALŠÍCH 23 PODPISŮ