

410

Dotazník
čas příjezdu: 4-02-2008

str. 7

Praha, 28. ledna 2008



MIZPP00H0QV3

Věc: Vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí

č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. Paralelní RWY 06R/24L letiště Praha - Ruzyně

K výše uvedené dokumentaci mám následující připomínky:

a) V kapitole D.1.1. 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) nezapříčitelně 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 současně dráze 06/24, což je v rozporu s deklarovaným „rozložení provozu na více drah“. V „garanci ředitelů“ 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)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 směřovány nad stejné území - s výjimkou vzletů menších vrtulových letadel s časným točením doprava jižním směrem nad průmyslovou a obchodní oblast Zlična, které se obydleným oblastem vyhýbají.

Naprostě odlišná je ale situace při přistání letadel ze severozápadního směru (ARR RWY 13), jejíž osa se důstředně 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 Dobruvitz. 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 větné ruznice 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 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 navrhovateli ve využití této dráhy vůbec nic, a to dokonce ani v období před realizací posuzovaného záměru. Strana 78 dále: „Z hlediska vývoje akustické situace lze dle výše citované studie přínos nově RWY 06R/24L spatřovat v tom, že rozšíření dráhového systému letiště PRAHA - RUZYNE 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. Rozložení 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 požadují její vrácení předkladateli k přepracování.

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ADRESA	PODPIS
Miroslav Markvart		Markvart
Alena Konečná		Konečná
Müller, Pavla		Müller
Baňková, J.		Baňková J.
OLGA KYDOVÁ		Kydová
VARVILA ŠOROVKOVÁ		Šorovková
VLADIMÍR ŠOROVKA		Šorovka
Gejza Sebnan		Sebnan
HLAVÁČKOVÁ, JINDRA		Hlaváčková
BENEŠOVÁ JAROSLAVA		Benešová