



MIZPP00H0D4D

MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ  
P

410  
19

Ministerstvo životního prostředí

odbor posuzování vlivu na životní prostředí a IPPC

Vršovická 65

101 00 Praha 10

Došlo Graf  
Číslo příj.: 6-02-2008

6-02-2008

Podatelství  
datum:

Číslo jednací: 9684

9684

Prague dne 31. 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 (dále jen dokumentace)

Vyjádření podávají: akad. mal. Jaroslav Šerých

PhDr. Anna Šerých

akad. mal. Jáchym Šerých

JUDr. Anna Šerých, ml.

Dr. Mlada Šerých

všichni trvale bytem

K uvedené dokumentaci vlivu vystavby a provozu novédrahy na letišti v Ruzyni se vyjadřuji takto:

- Připomínky – OBECNĚ –

Zásadně nesouhlasíme se samotným záměrem výstavby paralelní dráhy RWY, jejichž uvedení do provozu bude mít za následek drastické zhoršení životního prostředí, ve kterém žijeme, dále zásadní omezení našich vlastnických práv k naší nemovitosti na Suchdole a povede k poklesu či dokonce k naprosté neprodejnosti naší nemovitosti, což nám potvrdil odborný posudek znalce.

Důsledkem tzv. ochranného hlukového pásma („ochranné“ je vskutku eufemismus), které Letiště Praha navrhuje v rámci dokumentace, bude:

- a) Nemožnost obyvatel tohoto pásma bránit se proti nadlimitnímu hluku, neboť v pásmu již žádné limity neplatí.
- b) Ztížení možnosti nebo snad i nemožnost rekonstrukce vlastního domu. Pokud bude rekonstrukce vůbec povolena, bude se k ní vyjadřovat Letiště Praha – tedy do budoucna soukromý podnikatelský subjekt k realizaci jehož zisku bude zhoršeno životní prostředí tisíců obyvatel. Dále bude nutné při rekonstrukci použít kvalitnější a tedy dražší stavební materiály, které by měly „ochránit“ obyvatele domu před hlukem z letadel ovšem na jejich vlastní náklady. V konečném důsledku může být rekonstrukce vůbec zakázána a dokonce zrušeno kolaudační rozhodnutí o tom, že nemovitost slouží k bydlení, neboť nebude možné ani se speciálními dražšími materiály zajistit hygienicky přijatelnou hladinu hluku v domě nacházejícího v pásmu, kde žádné limity hluku neplatí. „Protihluková okna“ slibovaná Letištěm Praha jsou jen chabá náplast na uvedené potíže. Okna navíc ztrácejí svou funkci v okamžiku, kdy je otevřete, abyste vyvětrali. Kromě toho uvedené opatření – protihluková okna - realizované na náklady Magistrátu hl. m. Prahy v oblasti Michle – Spořilov zcela selhalo pokud jde o hluk z frekventované pozemní komunikace.

Pokud Praha vůbec potřebuje zvýšit kapacitu svého letiště, o čemž pochybujeme, lze toho dosáhnout i efektivnějším využitím současných dvou drah nebo výstavbou letiště nového v méně obydlené oblasti. Tuto možnost však nikdo nezkoumá, neboť jde o podle nás politickou zakázku, jejímž záměrem je zatraktivnit Letiště Praha a prodat jej co nejvýhodněji soukromému subjektu.

## - Připomínky – VĚCNĚ -

### - 1 - Posouzení EIA je koncipované jen k roku 2012

Posouzení EIA je koncipované jen k roku 2012 (to je rok, kdy nejdříve by byla paralelní RWY zprovozněna) se stanoveným objemem přepravy podle prognózy 15,4 miliónů cestujících (216 500 pohybů letadel). Některé podklady (např. zatížení silniční sítě) je k roku 2013. Jenže nová RWY by nefungovala jen v roce uvedení do provozu a jistě by byla snaha využít co nejvíc již existující kapacity terminálů pro odbavení cestujících (cca 24 miliónů cestujících), již existující kapacity pro odbavení nákladů a pošty (CARGO = 200 000 tun/rok) a nové uspořádání dráhového systému, které právě zásadní zvýšení provozu umožňuje. „Odůvodnění“, že budoucí zvýšení provozu po roce 2012, by podléhalo novému posouzení EIA, je nevěrohodné. Podle § 4 odst. 1 písm. b) zákona musí být posouzeny změny záměru, pokud má být významně zvýšena jeho kapacita a rozsah nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání ... pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Co znamená „významně“ zvýšena jeho kapacita? Nelze vyloučit, že v budoucnu by mohl provozovatel letiště pomocí meziročních nárůstů, které nebudou hodnoceny jako významné, postupně významně zvýšit kapacitu bez nové EIA. Požadujeme, aby posouzení vlivů na životní prostředí bylo provedeno minimálně ke stavu v roce 2020, tedy podle prognózy pro kapacitu 21,2 miliónů cestujících resp. 275 000 pohybů letadel za rok, tedy pro stav, který je zcela reálně uvažován (příčemž může být docílen i dříve) a který právě výstavba posuzované stavby RWY umožňuje. Požadujeme, aby byl také posouzen letecký provoz, který by zajišťoval plné využití již existujících přepravních kapacit letiště (terminály a CARGO) a to v možných variantách: dokládka v poměru odpovídající poměru jako v současné době (90%), nebo při větším využití nákladních leteckých speciálů. Požadujeme, aby při uvedených posuzovaných přepravních leteckých kapacitách byly posouzeny vždy také vlivy na životní prostředí, které by působila navazující generovaná doprava automobilová osobní a nákladní i doprava veřejná. Požadujeme, aby byl posouzen i technicky maximálně možný letecký provoz při plánovaném uspořádání RWY: 06L/24R + 06R/24L + 13/31.

### - 2 - Návrh ochranného hlukového pásma (OHP) (viz příloha 14 dokumentace) je koncipován k roku 2020

Tento návrh je zároveň připraven pro projednávání ve správním řízení. Upozorňujeme na to, že závěrečné stanovisko podle nyní projednávaného posouzení EIA nebude použitelné pro uvedené správní řízení (nebude splněn požadavek § 10 odst. 4 zákona 100/2001 Sb.), protože posouzení vlivů je hodnoceno pro stav k roku 2012. Bez stanoviska EIA není možné vydat rozhodnutí ve správním ani jiném řízení. Upozorňujeme předem, že případný pokus použít stanovisko hodnocení stavu k roku 2012 pro řízení týkající se stavu k roku 2020 by byl pokusem o podvod a obcházení zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. I to je důvod, proč je nezbytné, aby MŽP nyní předloženou dokumentaci vrátilo k přepracování a doplnění posouzení (minimálně) k roku 2020, neboť již nyní je evidentní, že návrh pro správní řízení na vyhlášení OHP je již připraven.

Dále se hluková studie v dokumentaci 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 RWY 06R/24L bude kapacita drah odpovídat kapacitě odbavovací části letiště.

### - 3 - Termín záměru - navýšování provozu

Dokumentace je koncipovaná k roku 2012 (rok kdy chtějí zprovoznit). Některé podklady (např. zatížení silniční sítě) k roku 2013, návrh OHP k roku 2020, se stanoveným objemem přepravy. „Odůvodnění“, že v případě budoucího zvýšení provozu, podléhalo by novému posouzení EIA je falešné. To platí podle zákona jen při zvýšení o 25%. Letiště Praha může hlásit meziroční nárůsty (do 10%) a tak postupně vyšplhat bez EIA.

**- 4 - Stanovení limitu provozu, který by nepůsobil nadlimitní hluk v již nyní obydlených oblastech**

Žádáme, aby pro letiště Praha Ruzyně byl v rámci posuzování vlivů na životní prostředí stanoven limit provozu, který by nepůsobil nadlimitní hluk v již nyní obydlených oblastech. To by zřejmě vedlo k přeměně tohoto letiště na letiště městského typu ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES ze dne 26. března 2002 (čl. 2, písm.b). Žádáme, aby MŽP předložilo návrh, aby dodržení takového limitu provozu bylo garantováno vládou republiky a bylo základní podmínkou při plánované privatizaci s.p. Letiště Praha. Je samozřejmě zapotřebí, aby pro přeměnu charakteru ruzyňského letiště a k vybudování nového vhodněji situovaného mezinárodního letiště byl potřebný časový prostor – např. do roku 2020.

**- 5 - Předložená dokumentace EIA hodnotí pouze optimalizovaný provoz pro dráhový systém RWY 13/31 + RWY 06L/24R + paralelní RWY 06R/24L**

Předložená dokumentace EIA hodnotí pouze optimalizovaný provoz pro dráhový systém RWY 13/31 + RWY 06L/24R + paralelní RWY 06R/24L při prognóze k roku 2012 a ve variantě posuzuje stejný provoz bez paralelní dráhy. To nepodává objektivní vyhodnocení reálně možných vlivů záměru realizace paralelní RWY na životní prostředí. Jednak proto, že nikdo nemůže do budoucna garantovat, že bude zaručeno rozložení provozu jediné takto – je zapotřebí posoudit možné provozní varianty. A také proto, že takto postavené srovnání realizace stejného provozu ve variantě s novou RWY a bez ní odporuje základnímu smyslu záměru realizace paralelní RWY – umožnit provoz, který již současný dráhový systém neumožňuje. Žádáme, aby bylo provedeno vyhodnocení vlivů na životní prostředí provozu, který umožňuje nynější dráhový systém v porovnání s provozem, který by umožnil navrhovaný dráhový systém s paralelní RWY.

**- 6 - Kapacita dráhového systému**

Kapacita dráhového systému – paralelní dráha se má stavět kvůli zvýšení kapacity dráhového systému. Z předložené dokumentace však není vůbec zřejmé, jaké hodinové kapacity je možno v Ruzyni dosáhnout:

a) dalším vylepšení provozu na jediné dráze (např. dostavbou dalšího rychlého výjezdu z RWY 24 mezi pojezdovými dráhami C a D)

b) současným provozem na dvou různoběžných drahách (např. při vzletech na dráze 24 a přistání na dráze 13, jak navrhuje varianta „neprovedení záměru rok 2012“ na straně 65 dokumentace)

c) současným provozem na drahách RWY 06/24 (vzlety) a RWY 13/31 (přistání) po plánované dostavbě RWY 6/24 západním směrem na celkovou délku 4000 m a vzletu středních proudových letadel z pojezdové dráhy B

d) obnovením někdejší RWY 17/35, jejím prodloužením na celkovou délku 1800 m a využitím výhradně pro vzlety letadel s MTOW < 50 t ve směru 17, které by začínaly na křížení se současnou pojezdovou dráhou M (jako alternativa k navrhované krajní variantě zprovoznění RWY 04/22).

V textu dokumentace lze nalézt k této věci naprosto protichůdná stanoviska, např. na straně 5 přílohy 15: „Další provozní omezení vyplývá ze skutečnosti, že RWY 06/24 a RWY 13/31 se vzájemně kříží, jsou provozně závislé a není je možné používat obě souběžně.“, podobně jako strana 222 dokumentace: „Kapacita dráhového systému, jehož dráhy se kříží, je prakticky stejná jako kapacita dráhy jediné. Jinak řečeno, pokud probíhá operace na jedné dráze, není možné připustit pohyb na druhé nebo třeba třetí dráze.“, naopak spodní tabulka na straně 65 dokumentace, stejně jako poznámka pod ní: „Negativní důsledky by pociťovaly zvláště hustě osídlené městské části Prahy 6, 5 a 17, neboť by bylo nutné plnohodnotně využívat RWY 13/31, především ve směru RWY 13.“ si současné využití obou dnes používaných drah z kapacitních důvodů přímo vynucují. Toto je zcela zásadní rozpor, který musí navrhovatel vysvětlit, protože rozložení provozu na dráhovém systému v různých obdobích a variantách je základní vstupní údaj do všech dalších dílčích hodnocení vlivů na životní prostředí (hluk, emise, zdraví, atd.). Bez vyjasnění dráhové kapacity ve všech variantách snad ani nemá cenu dílčí hodnocení posuzovat. Strana 12 dole: „Hlavním cílem dostavby dráhového systému LKPR je zvýšení dráhové kapacity, která při současné konfiguraci drah činí 45 pohybů za hodinu. Celkovou kapacitu dráhového systému do jisté míry ovlivňují i vyhlášená protihluková provozní omezení. Nedávno provedená technická opatření jako je výstavba rychlých odbočení z RWY 06/24 přinášejí jen omezené navýšení hodinové kapacity; vyhlazení provozních špiček a zvýšení rovnoměrnosti v rozložení pohybů

během dne není mezi leteckými přepravci příliš populární a přináší řadu organizačních těžkostí. Dlouhodobý rozvoj letiště PRAHA RUZYNĚ může podpořit pouze zvýšení reálné hodinové kapacity dráhového systému, odhadem asi na 75 pohybů letadel za hodinu. Stávající konfigurace dráhového systému LKPR také významně omezuje možnost aplikací nejdůležitějších protihlukových opatření jako je omezení nočního provozu a omezení provozu na RWY 13/31, kterým je zatěžováno hlukem území Prahy s vysokou hustotou osídlení.“ Dva příklady letišť s maximálním využitím kapacity dráhového systému:

a) London – Gatwick (GTW): Dvě blízké paralelní dráhy, z nichž se používá vždy jen jedna, druhá je pouze záložní. V roce 2007 letiště odbavilo 35 mil. cestujících při 258 800 pohybech letadel, deklarovaná hodinová kapacita je 50 pohybů za hodinu, viz statistika na [www.baa.com](http://www.baa.com).

b) New York - LaGuardia (LGA) : Dvě kolmé protínající se dráhy, z nichž na jednu se obvykle přistává a z druhé vzlétá. Letiště je z jihu obklopeno hustou obytnou zástavbou, na severu tříf do moře. V roce 2006 odbavili 26,6 mil. cestujících při neuvěřitelných 399 800 pohybech. Hodinová kapacita je podle počasí v rozmezí 69-85 pohybů za hodinu při vyrovnaném počtu startů a přistání. Detaily o hodinové kapacitě [http://www.faa.gov/about/office\\_org/headquarters\\_offices/ato/publications/bench/DOWNLOAD/pdf/LGA\\_2004.pdf](http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/ato/publications/bench/DOWNLOAD/pdf/LGA_2004.pdf), viz „Capacity benchmark 2004“ vydaný FAA.

#### - 7a - Posouzení působení hluku je předloženou dokumentací uvažováno pouze schematicky plošně

Posouzení působení hluku je předloženou dokumentací uvažováno pouze schematicky plošně, bez zohlednění konfigurace terénu, což nepostihuje reálný stav prostředí a nepodává hodnověrné informace o možných intenzitách hluku a tedy ani o možných dopadech na životní prostředí a zejména na zdraví obyvatel. V místech výše položených a otevřených směrem k letovému koridoru je působení hluku významně větší než v polohách rovinnatých nebo údolních. To platí zejména pro oblasti jako je např. Hanspaulka, Baba (a i další podobně situovaná místa), kde již nyní je hluk z leteckého provozu dosti citelný a obtěžující. Žádáme, aby posouzení bylo provedeno s využitím modelování konfigurace terénu. To je nejen technicky možné, ale jedině může zodpovědně vyhodnotit možné vlivy hluku. Žádáme, aby MŽP vrátilo dokumentaci k doplnění takového vyhodnocení.

#### - 7b - Nevěrohodnost vyznačení izofon v hlukových mapách studie Techson.

Vyznačení izofon v hlukových mapách studie Techson je nevěrohodné. Jde o hru s čísly a s grafikou znázornění. Například na mapě znázorňující neprovedení záměru – rok 2012 (den) jsou pro směr RWY 06L/24R (hlavní dráha) vyznačeny izofony výrazně menšího rozsahu než na mapě současného stavu – rok 2006 a i na mapě pro výchozí stav – rok 2004! Přitom se má jednat o provoz podstatně vyšší (v roce 2012 = 15,4 mil. cestujících oproti v roce 2006 = 11,6 mil. resp. v roce 2004 = 9,6 mil.) Není k tomu žádný logický důvod, aby na hlavní dráze byl provoz menší při celkovém zvýšení provozu (na téměř dvojnásobek). Jediné možné vysvětlení takového znázornění je účelová manipulace, aby se zvýšený provoz výrazně projevil ve směru dráhy 13/31. Věc byla zřejmě namodelována tak, že kapacita provozu cílového stavu byla rozložena na uspořádání tří drah, tedy s paralelní RWY – viz mapa po realizaci RWY 06R/24L – rok 2012. Využití nové dráhy umožnilo zmenšení izofon ve směru RWY 06L/24R, a z této mapy byla vygenerována mapa neprovedení záměru tak, že zátěž z paralelní dráhy byla přenesena na RWY 13/31. Takový postup a znázornění ale nepodává pravdivou informaci o možnosti využití dráhového systému bez paralelní RWY. Z takto zmanipulovaného účelového modelování vychází navazující hodnocení EIA co se týká dotčení počtu obyvatel a z toho vyplývající zdravotní rizika. Protože je toto modelování nevěrohodné, jsou nevěrohodná i všechna hodnocení na něm založená. Požadují celkové vypracování oponentní hlukové studie. Konkrétně pak, aby byl znázorněn například i stav pro rok 2012 bez paralelní RWY, při kterém je současná hlavní dráha 06L/24R využita stejně jako dnes.

#### - 8 - Analýza rizik - havárie

Analýza rizik - havárie - kromě pojišťovací aritmetiky by nebylo do věci k riziku havárie připomenout, že se nejedná jen o nějakou hypotetickou možnost, ale že tragickou havárii letadla DC-9-32 Adria Airways během přiblížení k letišti Ruzyně vinou chybného nastavení výškoměru pilotem,

při které přišlo o život 75 lidí, již Suchdol zažil v roce 1975. Pokud povede osa dráhy nad obydlími oblastí, pravděpodobnost obětí z řad obyvatel v domech zasažených troskami letadla se logicky zvýší. **Jeden z nás byl očitým svědkem (dokonce vůbec prvním) uvedené havárie, proto je tato připomínka zvláště naléhavá – podobnou hrůzu není možné zažít podruhé!!**

#### **- 9 - Navrhovaný počet nočních letů**

Navrhovaný počet nočních letů – v dokumentaci se doporučuje snížit počet nočních letů, ovšem dopravní prognózy, které dodalo Letiště Praha, naopak předpokládají nárůst počtu nočních letů z 45 v roce 2006 na 52 v roce 2012 (str. 64-65 dokumentace). To je naprosto nehorázně! Zatím každé evropské letiště, které výrazně expandovalo, omezilo noční lety jako kompenzaci větší frekvence letů přes den. V dokumentaci se uvádí doporučení (celoevropské), že počet nočních letů by neměl přesáhnout 5% všech letů, aby území zasažené nadlimitním hlukem v noci nebylo větší než území zasažené ve dne (malé vysvětlení: noční limit je o 10 dB nižší než denní a noc trvá 8 hodin, kdežto den 16 hodin, takže 10\*2 letadel ve dne zasáhne limitním hlukem stejnou plochu jako 1 letadlo v noci, odsud je těch 5%). No a v Ruzyni činil podíl nočních letů v roce 2006 celých 9%, k roku 2012 se nemá výrazně změnit a pro rok 2020 se má jen mírně snížit na 7%. K tomu pár citátů z dokumentace: Strana 9: „Argumenty pro podporu rozvoje letišť jsou velmi silné a především podloženy rozsáhlým výzkumem. Při řešení problémů však je nutné přihlížet k tomu, že se zvyšováním počtu pohybů letadel roste i akustická energie vnesená do okolí letiště. Obecně platí, že se zvyšováním leteckého provozu je žádoucí spíše zpříšňovat protihluková opatření a pravidla. Pokud je v okolí letiště dostatek prostoru pro směřování přírůstků akustické energie do vhodného území s řídkým osídlením (preferencí drah, soustředění pohybů do předepsaných trajektorií) nebo do příznivých úseků dne (omezení provozu v kritických nočních a večerních hodinách), lze vyhovět i tak protichůdným ekonomickým a ekologickým zájmům.” Strana 184: „Pro zmírnění dopadů hlukové zátěže, vyvolané výhledovým leteckým provozem na letišti PRAHA RUZYNE po výstavbě paralelní RWY 06R/24L, se doporučují tato opatření:

- a) Důkladně prověřit nezbytný rozsah výhledového leteckého provozu v noční době jako kritického prvku v hlukové zátěži širšího okolí LKPR.
- b) Před zahájením provozu na RWY 06R/24L zpracovat odbornou expertizu zaměřenou na technická, provozní a organizační opatření ke snížení hluku z leteckého provozu na LKPR, a přijatelná opatření postupně realizovat.
- c) V zájmu obyvatel lokality Na Padesátíku, Praha 6, se doporučuje prověřit možnosti ochrany objektů a jejich vnitřních prostor před hlukem dostupnými stavebními prostředky. V krajním případě, po dohodě s obyvateli, je možná změna v užívání objektů (rekolaudace) a poskytnutí adekvátní náhrady bydlení.
- d) Pokračovat v aktivní spolupráci s orgány z okolních obcí při řešení otázek koexistence LKPR a okolí.
- e) Stávající ochranné hlukové pásmo letiště PRAHA RUZYNE nebude po realizaci RWY 06R/24L odpovídat reálnému stavu hlukové zátěže území. V souladu se stavebním zákonem musí být nejpozději k podání žádosti o územní rozhodnutí na paralelní dráhu podána žádost o vyhlášení nového ochranného hlukového pásma dráhového systému s paralelní dráhou, vycházejícího z hlukové situace v roce 2020. Doporučuje se po stabilizaci leteckého provozu v nových podmínkách zkontrolovat naplnění podmínek platnosti vyhlášeného nového ochranného hlukového pásma.”

#### **- 10 - Odpady**

V dokumentu je konstatováno, že odpady budou vznikat jak v etapě výstavby, tak v etapě provozu a je uveden odhad objemu výkopových vrstev půdy (cca 792 tis. m<sup>3</sup>) a objemu násypových zemin (cca 908,5 tis. m<sup>3</sup>) při výstavbě. Není uveden současný stav produkce odpadů související s provozem letiště.

V dokumentu je konstatováno, že odpady vznikající v průběhu stavby budou odpady stavební společnosti a problematika není dále řešena. Z uvedeného předpokládaného počtu násypových zemin (cca 908,5 tis. m<sup>3</sup>) a výkopových vrstev půdy (cca 792 tis. m<sup>3</sup>) jakoby vyplývá, že žádné stavební odpady, se kterými bude nutno nakládat mimo areál stavby nevzniknou. Taková úvaha by však nebyla přesná, jelikož stavební odpady vznikají budou. Z dokumentu není jasné kam budou vyprodukované

odpady během stavby odváženy a jak s nimi bude nakládáno, pouze okrajově je specifikováno, že ostatní demoliční odpady budou recyklovány a opět využity na stavbě.

Zcela chybí odhad produkce odpadů v referenčních rocích 2012, 2020, kdy dojde k nárůstu počtu cestujících z 11,5 mil v roce 2006 na 15,4 mil v roce 2012 a na 21,2 mil v roce 2020.

#### **- 11 - Počty zasažených obyvatel**

Dokumentace EIA RWY0/24L zahrnuje jen stávající počty obyvatel v zasaženém území. Jako predikován provoz letiště, je možné predikovat územní rozvoj a (třeba ve variantě) posuzovat množství zasažených osob. Požadavek: dopracovat dokumentaci o rozvojové plochy a počty v budoucnu zasažených obyvatel.

#### **- 12 - Autoři dokumentace vynechali studenty a zaměstnance České zemědělské univerzity**

V dokumentaci je dokazováno, že při uskutečnění výstavby nové dráhy bude počet osob zasažených hlukem nižší, než v případě nerealizace stavby. Autoři ale vynechali studenty a zaměstnance České zemědělské univerzity (cca 20 tisíc, studentů zapsaných 1.10.2006 bylo 17 759) pro denní dobu a (cca 2200 studentů na koleji) pro noční dobu. Tyto osoby je nutno považovat za stálé obyvatele dané délkou studia. Navíc pro studium dle nařízení vlády ze dne 15. března 2006 je ekvivalentní hluk 50 dB, což nelze zajistit v navrženém ochranném hlukovém pásmu (OHP). Jak je vidět z přílohy 13, detail mapy pro Suchdol, dokument prilohab3.pdf, je nejvíce zasažena právě oblast, kde univerzita má pokusná pole, koleje a budovy a dle předložené studie je oblast zasažena hlukem nad 60dB v ekvivalentní denní době. To ovšem nic nevyovídá o tom, jaká je maximální úroveň hluku. Tato maximální hodnota bude jistě rušit výuku nejen na pokusných polích a sklenících ale i uvnitř v budovách.

#### **SYNERGIE připomínky 13 až 15**

#### **- 13 - Dokumentace nezahrnuje synergický vliv trasy „J“ SOKP a paralelní dráhy RWY06R/24L**

Dokumentace nezahrnuje synergický vliv trasy „J“ SOKP a paralelní dráhy RWY06R/24L

a) rozptylová studie EIA RWY06R/24L se nezabývá výduchem Suchdol z dálničního tunelu délky 2 km, 2x3 pruhy, cca 100 tisíc aut / den výdech: výška 27 m; rychlost výfuku 20 m/s; půdorys 20 m<sup>2</sup>; množství 200-300 m<sup>3</sup>/s; umístění výduchu cca 700 m na západ od zástavby Suchdola směr Horoměřice - nová zástavba. Zvýšená koncentrace aerosolů a dalších znečišťujících látek, kondenzačních jader, riziko vzniku mlh přímo v přistávacím koridoru.

b) rozptylová studie EIA RWY06R/24L se nezabývá výduchem přivaděče Rybářka z tunelu Rybářka délka 800 m, 2x1 jízdní pruh, cca 30 tisíc aut; umístěný u jižního portálu tunelu Rybářka v těsné blízkosti zástavby v Sedlci. Požadavek na dopracování vlivu emisí z výduchů z dálničního tunelu a tunelu Rybářka.

Dokumentace EIA nezahrnuje posouzení hluku oblasti Dolního Sedlce od železnice - železniční trať Praha - Děčín, od stávající automobilové dopravy na ulicích Kamýcká, Podbabská, Roztocká ani od plánované dopravy především trasa „J“ SOKP - ocelový patrový most přes Vltavu, přivaděč Rybářka - Kamýcká

#### **- 14 - Dokumentace EIA se nezabývá vlivem komunikace na trasy „J“ SOKP v blízkosti křižovatky s komunikací R7**

Dokumentace EIA se nezabývá vlivem komunikace na trasy „J“ v blízkosti křižovatky s komunikací R7 na bezpečnost provozu - přistávání letadel, která jsou v této vzdálenosti od prahu RWY24L v kritické výšce před dosednutím na dráhu - jedná se riziko vlivu orografických turbulencí na trajektorii letu při přistání v případě převládajícího severozápadního proudění (komunikace je zahloubena a je orientována téměř shodně s osou dráhy; dále riziko vlivu teplotních turbulencí na trajektorii letu při přistání, které vznikají teplotním rozdílem mezi vozovkou a ostatním terénem díky ohřevu velkých ploch vozovek slunečním zářením a provozem letadel. Požadujeme doplnění dokumentace o vyhodnocení a porovnání těchto bezpečnostních rizik variantně pro trasu „J“ a „Ss“ SOKP.

**- 15 - Nesouhlasím s tím, že motorové zkoušky byly vynechány z posouzení EIA**

Nesouhlasím s tím, že motorové zkoušky byly vynechány z posouzení EIA – odůvodnění, že nejsou součástí leteckého provozu a nevztahují se na něj limity pro letecký hluk a že bude posuzováno jako stacionární zdroj (s limity odpovídajícími stacionárnímu zdroji hluku podle Nařízení vlády č. 148/2006 Sb.) v samostatném procesu EIA, nepovažují za přijatelné. Nikde není dáno, že součástí hlukové studie, natož pak posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví, musí být jen letecký hluk. Naopak zákon požaduje posouzení všech vlivů a jejich vzájemné působení a souvislosti (synergie). Požadují, aby i motorové zkoušky odpovídající budoucímu uvažovanému provozu letiště byly zahrnuty do posouzení vlivů na životní prostředí záměru výstavby paralelní RWY.

**- 16 - Nesouhlasíme s použitou metodou, kdy prognóza rozvoje letiště je dána jako nezměnitelný fakt**

Nesouhlasíme s použitou metodou, kdy prognóza rozvoje letiště je dána jako nezměnitelný fakt a z toho vyplývají urbanistická omezení rozvoje Prahy i omezení životních podmínek v dotčených územích. Jak by se urbanisticky rozvíjelo území, kdyby nebylo provozem letiště omežováno? Má Praha ustupovat komerčním zájmům letiště nebo naopak letiště se přizpůsobit charakteru a potřebám Prahy? Vždyť i veřejná prospěšnost letiště má svůj limit a neregulovaná intenzifikace profitu působí významné škody a stává se z hlediska veřejných zájmů nežádoucí.

Tvrzení, že letiště napomáhá turistickému ruchu, který je přínosem pro Prahu neplatí v případě tranzitu a transferu (kolik je to nyní a kolik by to bylo v budoucnu?) a v případě zamýšlené velké kapacity nákladové dopravy (jaký objem je a byl by v budoucnu pro Prahu?). Opravdu je vhodné a nezbytné, aby se pražské letiště stalo evropským překladištěm zboží? Dokumentace se navíc nevypořádává s problémem, které navýšení nákladové dopravy přinese: Jaký dopad na životní prostředí bude mít současné zvýšení nákladní pozemní dopravy na severu Prahy? Vždyť už nyní je doprava v Praze nezvládnutým problémem. Navíc je otázkou, zda navýšení kapacity Letiště Praha může oživit klesající turistický ruch v Praze. Turisté, kteří již jednou Prahu navštívili se podle názorů odborníků na turistický ruch do Prahy znovu nevracejí, protože Praha má velmi špatnou úroveň služeb – turisté si nepřejí být znovu okradeni taxikáři a pak obslouženi protivními číšníky. Zvýšení kapacity letiště vyřešení uvedeného problému nepřinese.

Navrhujeme, aby se v rámci posouzení vlivů na životní prostředí použila obrácená metoda: stanovit příznivé životní prostředí území jako omezující faktor pro letecký provoz. Jeho zvyšování umožňovat pouze díky zlepšování technických parametrů letadel (snížení specifické hlučnosti).

**- 17 - Početní chyby**

Tabulka počtu příletů a odletů ve srovnávacím roce 2006 (str.64) uvádí v některých sloupcích podivné údaje nebo součty: 37+3 není 39, 18+2 není 21, 1+2 není 20, 7+1 není 28 (Těsně vedle se nepovedl ani součet pohybů za charakteristický letový den celkem 502, z toho 456 ve dne + 45 v noci.) Zřejmě to není významné, ale svědčí to o „pečlivosti“ vypracování dokumentace – jak věřit ostatním údajům? Stejně tak tabulka pro rok 2012 (str. 65): 27+18 není 44, 199+118 není 217, 6+1 není 6, 9+1 není 9, 18+1 není 18. Také v tabulce pro neprovedení v roce 2012 chyba: 80+2 není 2. Jaké úvahy a posouzení na tato čísla navazují?(Stejně chyby také na str. 175) Taková dokumentace nemůže budit důvěru ani u žáka základní školy. Žádáme, aby všechny vstupní údaje byly dostupným způsobem verifikovány a aby bylo vždy zřejmé, kdo údaje poskytl.

Jak je možné, že při stejném počtu cestujících odhadnutých za rok 2012 je při provedení paralelní RWY 216,5 tis. pohybů letadel, ale při neprovedení 190,6 tisíc pohybů za rok? Znamená rozdíl nákladní speciály pro zboží? Nebo vyšší objem dokládky, nebo jde jen zas o číselné chyby?

**- 18 - Ke kapitole D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky (str. 211)**

Na str. 211 je uvedeno, že „vliv letiště na cenové úrovně související se stávajícími nemovitostmi postavenými před znalostí o možném rozšiřování letiště teoreticky závisí na funkci využití dotyčného pozemku a stavby. Zatímco cenový nárůst jednotek s charakterem průmyslové nebo obchodní zóny je jednoznačný, u jednotek s jiným charakterem minimálně nelze hovořit o poklesu.“ Co se týká staveb pro bydlení, je to tvrzení hrubě neodpovídající realitě. V hlukově zatížených oblastech výrazně klesá cena nemovitostí pro bydlení. Není jasné, co je myšleno pojmem „před znalostí o možném rozšiřování letiště“? O jaký rok, o jaký úřední akt by se mělo jednat? Existence letiště jako takového je jistě známa již dlouho, ale neregulovaná resp. nelimitovaná kapacita provozu, (která si vynucuje realizaci paralelní RWY) narůstá tempem, který i v současné době není přesně odhadován. Např. v roce 1999 při zahrnutí paralelní RWY do směrné části ÚP Prahy, tedy pro výhled po roce 2010, ale i při projednávání změny Z 939/05, byla uvažována kapacita provozu k roku 2010 = 10 mil. cestujících (aniž ovšem byly při schvalování ÚP ani při projednávání změny Z 939/05 vůbec uvažovány hlukové zóny nebo vůbec dopady leteckého i generovaného silničního provozu do území!) Přitom již v roce 2005 počet cestujících přesál 10 miliónů, v roce 2006 přesál 11,5 mil. a pro rok 2010 je nyní uváděn odhad 14 mil. O jakou „znalost“ o rozšiřování letiště by se mělo jednat? Stejně tak je zavádějící a neobjektivní vyjádření na straně 211: „Samostatné spekulativní využití pozemků, nemovitostí opatřených po datu znalosti o možném rozšiřování letiště, je věcí rozvahy dotyčného investora.“ Příkladem může být rozsáhlé rozvojové území západně od Nebušic, které je regulérně schváleno v platném územním plánu Prahy. Až v současné době je odborem územního plánu MHMP zadávána urbanistické studie, která má za úkol redukovat (zcela zrušit) tuto rozvojovou plochu z důvodu očekávaného vlivu hluku provozu nové paralelní RWY. Dalším příkladem, jak nejasný je pojem „znalost o možném rozšiřování letiště“ je, že ještě v roce 2004, 2005 (a později) při územním řízení na výstavbu areálu „Bytové domy Lysolaje“ na severozápadním okraji Lysolaj stavební úřad Prahy 6 odmítl (v zájmu městského investora) argumentaci, že území je výhledově v ploše nadlimitního hluku. (Jedná se o území prakticky přímo pod osou paralelní dráhy, ve výrazně nadlimitní izofoně.). Odmítáme tvrzení že „zpracovatelům dokumentace se nepodařilo nalézt vhodnou metodiku, či návod na ocenění hlukem zatížených pozemků a objektů.“ (str.211) Také upozorňujeme na to, že mapové podklady jsou zjevně zastaralé, neboť neznázorňují již nyní existující rozvojové plochy bydlení (viz např. na okraji Hostivice, Jenče.). Žádáme o vysvětlení, co je myšleno pojmem „po datu znalosti o možném rozšiřování letiště“. Žádáme o vyhodnocení snížení hodnoty nemovitostí určených k bydlení v celé oblasti dotčené uvažovaným výhledovým leteckým provozem. Žádáme o vyhodnocení snížení hodnoty pozemků rozvojových ploch již určených pro bytovou výstavbu, a i odhad dalších pozemků (zejména v ploše navrhovaného OHP), které mají potenciál území pro bydlení a v případě nerealizace paralelní RWY by vysoce pravděpodobně byly jako plochy hodnotného příměstského bydlení využity. Žádáme o posouzení znehodnocení zabrané zemědělské půdy I. kategorie – ne jen z hlediska povinných odvodů za odnětí ZPF, ale z širšího hlediska jako zmaření neobnovitelného přírodního zdroje a zemědělské produkční plochy.

**- 19 - Kapitola D.III. „Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech“ je zpracována naprosto nedostatečně.**

Uvedením názvů předpisů souvisejících s bezpečností provozu, resp. pouze uvedení lokalit možných úniků ropných látek, přece nejsou environmentální rizika při možných haváriích vůbec vyhodnocena. Žádáme vyhodnotit pravděpodobnost a dopady možné letecké havárie při odhadovaném zvýšeném provozu. Žádáme vyhodnotit možnost a dopady teroristického útoku na letecký provoz. Žádáme vyhodnotit dopady případů bezpečnostního vypouštění paliva při nestandardních přistáních. Speciální pozornost je třeba věnovat místu kontaktu RWY s MÚK plánovaného SO – přes navržená technická opatření pro běžný provoz, nejsou vyhodnoceny možné havarijní stavy ani zvýšení možnosti diverzních teroristických akcí.

**- 20 - Není vyhodnoceno riziko – zkrácení dráhy (dráha pro přistání).**

„Zkrácení ... by nemělo mít výrazný vliv na využitelnost dráhy a je provozně akceptovatelné“ (str. 23). Takto nelze hodnotit a kvalifikovat bezpečnostní rizika.



**- 21 - Redukce výčtu obcí a m.č. Prahy dotčených hlukem z výhledového leteckého provozu (kategorie B)**

Redukce výčtu obcí a m.č. Prahy dotčených hlukem z výhledového leteckého provozu (kategorie B) vychází z „předpokládaného využití jednotlivých RWY pro odlety a přiletů a z předpokladu, že dodržení předepsaných tratí bude kontrolováno a tím se významně zmenší rozptyly trajektorií“ (str. 46). Hodnocení EIA musí uvažovat spíše možný kritický stav, že předpokládané poměry využití a trajektorie nebudou v budoucnu ideální – tak jako ani dnes není realizován jen ideálně možný provoz a trajektorie.

**PŘÍRODA – připomínky 22 až 25**

**- 22 - Obecná charakteristika přírodního prostředí širšího zájmového území (str. 108) je neúplná**

Obecná charakteristika přírodního prostředí širšího zájmového území (str. 108) je neúplná, když nezmiňuje přírodní komplex Šáreckého údolí vzdálený cca 800 m od osy navrhované RWY, včetně dalších částí přírodního parku Šárka – Lysolaje, jako je lesní území Hlásek severně od Nebušic (téměř pod osou RWY) nebo zvláště chráněné území PP Housle západně od Lysolaj (prakticky pod osou RWY), ale i PP Baba a PP Podbabské skály. Nezmiňuje ani přírodní území pod osou RWY na levém břehu Vltavy – PP Sedlecké skály, a na pravém břehu - PP Zámky, PP Čimické údolí, PP Bohnické údolí a PR Podhoří včetně území přírodního parku Drahaň – Troja. Nezmiňuje ani PP Hostivické rybníky cca 1 600 m jihozápadně od osy navrhované RWY. Byly uvažovány i živočišné a rostlinné druhy (zejména ty zvláště chráněné) širšího území, které by mohly být budoucím provozem ovlivněny? Z nedostatečného výčtu významných přírodních lokalit zřejmě vyplývá i zkrácený (nedostatečný) výčet druhů. Některé z chybějících maloplošných ZCHÚ jsou zmíněny v části C.2.7. Krajina, způsob jejího využívání, ale ani zde není výčet úplný (např. krom zmíněných PR Divoká Šárka a Housle chybí všechna další ZCHÚ v území přírodního parku Šárka – Lysolaje.

**- 23 - Hodnocení vlivů na krajinný ráz (str. 119) a D.I.8. (str.210 a dál) se omezilo jen na posouzení vizuálního působení samotné navrhované RWY.**

To je naprosto nedostačující. Krajinný ráz není jen problém podoby stavby. Je to i kulturní a historická charakteristika území. Jsou to vedle hodnot přírodních i hodnoty estetické. A jak známo, i provoz je estetická kategorie. Není možné souhlasit s hodnocením, že území přírodních parků nejsou dotčena (str. 122). Nejsou dotčena samotnou stavbou dráhy, ale značně by byla dotčena provozem. Přírodní parky jsou vyhlášeny k ochraně dochovaného významně hodnotného krajinného rázu. A hluk hustého leteckého provozu nejen není pro ráz přírodního parku charakteristický, ale naopak je v naprostém rozporu s ním a hrubě jej degraduje. Pro příklad: podle vyhlášky č. 8/1990 Sb. o přírodním parku Šárka – Lysolaje, čl. 4 odst. 2: „mimo souvisle zastavěné části ve volné přírodě je zakázáno: ... c) rušit klid křikem nebo jiným hlukem, zejména provozem rozhlasových přijímačů a magnetofonů ...“ Soustavný intenzivní letecký hluk by oproti tomu nevařil?

**- 24 - Z hlediska vlivů na přírodní prostředí – chráněná území, druhy flory a fauny, ÚSES atd. hodnocení uvažuje jen lokalitu vlastní stavby dráhy**

Z hlediska vlivů na přírodní prostředí – chráněná území, druhy flory a fauny, ÚSES atd. hodnocení uvažuje jen lokalitu vlastní stavby dráhy – nejsou řádně vyhodnoceny možné vlivy na přírodní prostředí v širším zájmovém území, kde vlivy provozu (hluk, znečištění ovzduší a změna imisí) mohou být pro přírodní společenstva významné. Např. Šárecké údolí je známým refugiem ptačích druhů. Tento význam je pravidelně zmiňován v literatuře. Např. v publikaci „Chráněná území ČR 2“ je uvedeno jen v PR Divoká Šárka „80 druhů ptáků, z toho polovina hnízdících“. Toto území, jako i řada dalších obdobně významných, by bylo nepochybně hlukem a znečištěním ovzduší z provozu navrhované RWY citelně dotčeno. Dokumentace vůbec nehodnotí, jaký dlouhodobý vliv letecký provoz může mít na vyskytující se druhy? Proto není možný souhlas s hodnocením na str. 204 a dále: „Záměr neznamená ohrožení populací zvláště chráněných nebo regionálně vzácných druhů živočichů, včetně jejich reprodukčních prostor...“ Není možné ani souhlasit s hodnocením, že by záměrem vůbec nebyl ovlivněn ÚSES a další ekosystémy (str. 209 a dále).

**- 25 - Nebyl vyhodnocen možný vliv (zejména hluku) na zoologickou zahradu.**

**- 26 - 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, Šareckého 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 SOKP 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.

**- 27 - Posouzení vlivů přepravy materiálu při výstavbě není vlastně vůbec provedeno.**

Dokumentace (str.63) se toho zbavuje konstatováním, že trasy teprve budou předmětem Plánu organizace výstavby (po výběru zhotovitele stavby) a odkazuje na doporučení EIA. Možných přepravních tras není nekonečně mnoho, měly by být stanoveny již v základním projektu a jako podmínka již před výběrem zhotovitele.

**- 28 - Rok uvažovaného zprovoznění paralelní RWY 2012 je nejistý.**

Podle podmínek výstavby: „je nutné, aby výstavba (a zprovoznění) silničního okruhu předcházela výstavbě (zprovoznění) dráhy nebo alespoň výstavba MÚK Ruzyně ...“ (str. 18,19). Jenže zprovoznění SOKP zřejmě nebude v posuzovaném roce 2012 – viz harmonogram výstavby a nynější skluz. Není dosud také jisté, která z variant bude realizována. Varianta Ss doplněná místním spojením Prahy 6 s Prahou 8 se jeví oproti variantě J výrazně výhodnější z hlediska investičních nákladů, při stejné resp. lepší dopravní funkci a z dlouhodobého hlediska významně vhodnější z hlediska vlivů na životní prostředí, dotčení krajiny a přírodních území. Vláda proto přijala v říjnu 2007 usnesení, jímž ukládá ustavení skupiny odborníků, kteří posoudí uvedené varianty. V případě, že bude k realizaci zvolena varianta Ss, komplikovaná mimoúrovňová křižovatka v konfliktu s východním koncem paralelní RWY odpadá a problém kontaktu RWY se silnicí R7 by byl řešen úpravou silnice R7 (např. v rámci jejího každopádně plánovaného zkapacitňování), obdobně jako u přeložky silnice R6.

**- 29 - Nesouhlasíme se závěrem D.II.1 (str. 212)**

Nesouhlasíme se závěrem D.II.1 (str. 212) že „krátkodobé i dlouhodobé imisní příspěvky řešených škodlivin budou mít nízký až zanedbatelný vliv na související akutní a chronické zdravotní obtíže a nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo v oblasti nejbližší obytné zástavby s výjimkou PM10 a BaP, kde zvýšené zdravotní riziko představuje stávající zvýšené imisní pozadí.“

Nesouhlasíme se závěrem D.II.1 (str. 212) že „Z hlediska vlivů na přírodu je nejvýznamnějším impaktem kácení prvků dřevin (v areálu stavby)...“ a nesouhlasíme se závěrem že „Z hlediska vlivů na ostatní složky životního prostředí, ... lze záměr označit z hlediska velikosti vlivů za malý až málo významný, z hlediska významnosti vlivů za málo významný.“

**- 30 - Emise**

Místa měřicích vozů škodlivin v ovzduší byly vybrány příliš blízko prahu dráhy a mimo osu, tedy mimo kužel znečištění. Z měření byl odvozen výpočet budoucího stavu. Požadavek: doplnit měření emisí v širším prostoru okolí dráh.

**- 31 - Rozložení nočního provozu na jednotlivé dráhy**

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)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 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 obce 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 (bezvětrí 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. 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.“

#### - 32 - Zdravotní rizika

V hlukové studii Ing. Potužníkové je podrobně zhodnocena situace po vybudování paralelní dráhy, ale srovnávací varianta "neprovedení záměru" je odbyta několika nepřesnými větami o "redistribuci akustické zátěže s následnou novou expozicí několika desítek tisíc lidí".

Věta: "Další provozní omezení vyplývá ze skutečnosti, že RWY 06/24 a RWY 13/31 se vzájemně kříží, jsou provozně závislé a není je možné používat obě souběžně." - strana 5 hlukové studie Ing. Potužníkové, je v příkrém rozporu s plánovaným rozvržením provozu v roce 2012 "neprovedení záměru", kde se naopak souběžné používání obou provozně závislých drah předpokládá.

Pokud chce Letiště Praha vybudovat paralelní dráhu, která hlukem výrazně zasáhne kromě jiných i území Suchdola, musí přistoupit na taková omezení, aby zátěž (hlavně hlukovou) omezili na minimum. Z hlediska rušení spánku hlukem je pro celý Suchdol podstatné, aby nebyl veškerý noční provoz směřován na dráhu 24R, která vede přímo nad nejsevernější částí Starého Suchdola a nad středem Horoměřic, ale aby ve dnech s příznivým větrem byla noční přistání směřována na dráhu 13, kde nejbližší obydlená oblast v ose dráhy (Kladno-Dubí) leží více než 9 km od prahu dráhy (Horoměřice jsou od prahu dráhy 24R ani ne 5 km, Starý Suchdol pak 7,5 km).

- 33 - Není uvažován stav, kdy stávající RWY 06L/24R bude vyřazena z provozu a kdy nová dráha převezme její funkci.