



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 6

Bc. Jan ZÁRUBA
ČLEN RADY MĚSTSKÉ ČÁSTI

V Praze 6 dne 2010
Č.j. MČ P6

Vyjádření městské části Praha 6

podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zák. č. 93/2004 Sb. k dokumentaci vlivů záměru

„Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“

jejíž zpracování zajistil oznamovatel podle § 8, odst. 1 citovaného zákona.

Název stavby : „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“

Místo stavby: Praha 6

Oznamovatel : Letiště Praha, a.s.

Městská část Praha 6 po prostudování Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/01 Sb. v platném znění

s o u h l a s í

s výše uvedenou dokumentací a s realizací záměru podle této dokumentace za splnění následujících podmínek.

Záměr řeší výstavbu nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD; angl.zkr. RWY) RWY 06R/24L na mezinárodním letišti Praha – Ruzyně (LKPR), vč. potřebných pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem. Součástí stavby je i potřebné vybavení dráhy, zásobování energií, potřebné přeložky sítí a komunikací a řešení styku nové dráhy s plánovanými stavbami v okolí letiště. Součástí stavby je rovněž i potřebný rozvoj odbavovacích a parkovacích kapacit v severním odbavovacím areálu. Cílem je zajištění dostatečné kapacity dráhového systému letiště Praha – Ruzyně. Oproti roku 2006 se předpokládá nárůst počtu pohybů letadel v roce 2020 o 28%, tedy z 213 000 pohybů na 275 000 pohybů za rok.

Městská část Praha 6 se k posuzovanému záměru vyjádřila v rámci zjišťovacího řízení v říjnu 2005 a k dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí v únoru 2008. Po prostudování doplněné dokumentace požadujeme nadále splnění dříve uvedených požadavků.

Při posuzování Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí vycházela Městská část Praha 6 rovněž z Dohody mezi Městskou částí Praha 6 a Letištěm Praha a.s, která byla uzavřena v 01/2009 a z materiálu Posouzení zhodnocení hluku v hodnocení celkového ekologického dopadu, zpracovaného firmou EUROCONTROL v 08/2008 pro Městskou část Praha 6.

Z hlediska územního plánování

Dokumentace vychází ze současně platné Územně plánovací dokumentace HMP a „Studie rozvoje letiště Praha – Ruzyně“, aktualizované investorem v prosinci 2007.

V souladu s ustanoveními výše uvedené Dohody musí být realizace záměru koordinována s liniovými stavbami státu či HMP – Pražský okruh, prodloužení metra do předprostoru Terminálu sever II a jeho propojení s vlastním dopravním systémem a kolejové propojení ve smyslu platného územního plánu HMP.

V rámci Dohody budou Letištěm Praha zajišťovány dopravní průzkumy pozemní dopravy LKPR (Letiště Praha Ruzyně) a jeho okolí v časových intervalech 1 – 2 roky. V návaznosti na dopravní průzkumy bude zajišťovat zpracování prognóz pozemní dopravy, které budou sloužit jako jeden z podkladů pro aktualizace rozvojových studií.

Do doby uvedení do provozu nové paralelní dráhy je nezbytně nutné vyřešit situaci bydlení občanů lokality Na Padesátíku, která pravděpodobně nebude způsobilá pro bydlení.

Po stabilizaci leteckého provozu požadujeme důslednou kontrolu dodržování hranice hlukového pásma a doplnění nového systému monitorování hluku z leteckého provozu o měřicí stanice tak, aby byla zabezpečena kompletní kontrola hluku z letového provozu v prostoru letiště (i motorové zkoušky). Lokalizace zařízení musí být konzultována s MČ Praha 6.

Požadujeme, aby současná dobrovolná omezení provozu a návrhy na snížení hluku byly učiněny právně závaznými.

Preferenční systém užití dráhového systému bude obsahovat tato protihluková opatření:

- zákaz nočního provozu mezi 22:00 – 06:00 na RWY 13/31 při běžném provozu
- zákaz vzletů proudových letadel o MTOW (maximální vzletová hmotnost) větší než 7t na z RWY 13 v denní době (06:00 – 22:00) při běžném provozu;
- zákaz přistání proudových letadel o MTOW větší než 7t na RWY 31 v denní době (06:00 – 22:00) při běžném provozu;
- zákaz nočního provozu na dráze 13/31 mezi 24:00 – 05:00 při plánované uzávěře hlavní dráhy RWY 06/24 vyjma mimořádných situací jako jsou: let pro záchranu lidského života, let pátrání a záchran, letadlo v nouzi, let Úřadu pro civilní letectví k výkonu státního dozoru a zpožděný let, ne však déle než do 01:00 hod.

Požadujeme, aby Letiště Praha učinilo veškerá opatření nutná k tomu, aby nedocházelo k nočním ani denním přeletům letadel přilétávajících na nebo odlétávajících z LKPR přes území Městské části Praha 6, mimo území zahrnuté do ochranného hlukového pásma LKPR podle územního

rozhodnutí o ochranném pásmu, ve výšce nižší než 4.000 ft (1.220 metrů) nad mořem (kupříkladu přes území Baby a Hanspaulky). Hlukové limity pro hluk z leteckého provozu, dané Nařízením vlády č. 148/2006 Sb., musí být na území mimo ochranné hlukové pásmo dodrženy.

Požadujeme, aby bylo prováděno periodické (roční) nezávislé zhodnocení plnění podle uzavřené smlouvy – dohody mezi Letištěm Praha a Městskou částí Prahy 6, které by mělo být zveřejňováno a předáváno nezávislému vícestrannému konzultativnímu orgánu nebo formálně ustanovené komisi pro hluk letiště.

Ke kontrole dodržování výše uvedených opatření požadujeme, aby Letiště Praha nastavilo kontrolní mechanismy – kupř. nový systém monitoringu leteckého hluku a letových tratí. Výstupy z tohoto systému musí být průběžně poskytovány MČ Praha 6 a veřejně zpřístupněny v takovém rozsahu, aby z nich bylo možné společně oběma stranami posoudit dodržení, popřípadě porušení uvedených opatření a zajistit okamžitou nápravu.

Městská část Praha 6 považuje prognózy leteckého provozu pro výhledový stav dle dokumentace vlivů záměru „Paralelní dráha RWY 06R/24L Letiště Praha – Ruzyně“ na životní prostředí za závazné.

V žádném případě nesmí dojít ke zhoršení kvality životního prostředí občanů Prahy 6, zejména v lokalitě Baby, Hanspaulky, Vokovic, Liboce a Dědiny, nad rámec vyhodnocení předpokládaných vlivů na životní prostředí k roku 2012 (EIA).

Požadujeme, aby Letiště Praha s.p. propagovalo výchovu k ochraně životního prostředí kampaní mezi cestujícími a zaměstnanci zejména od zprovoznění nové dráhy s cílem, aby bylo sníženo užívání automobilů a cestující dávali přednost hromadné dopravě na letiště a z letiště. Požadujeme, aby na celém území LKPR bylo upřednostňováno užívání alternativních zdrojů energie včetně ekologických pohonů vozidel užívaných na odbavovacích plochách LKPR.

Z hlediska dopravních opatření a životního prostředí

V souvislosti s přípravou výše uvedeného záměru zvláštní důraz klademe na řešení hlukové zátěže v širším okolí letiště, a to nejen v lokalitě Na Padesátníku, ve které budou nadměrným hlukem zasaženy všechny objekty v noční i denní době ale i v dalších rezidenčních čtvrtích na území m.č. Praha 6 (Hanspaulka, Baba, Červený vrch, Vokovice, Liboc, atd.).

Do doby uvedení do provozu nové paralelní dráhy je nezbytně nutné vyřešit situaci bydlení občanů z lokality Na Padesátníku, která pravděpodobně nebude způsobilá pro bydlení. Za velice důležité považujeme též vymezení hranic nového ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště Praha – Ruzyně před uvedením nové paralelní dráhy do provozu. Základní podmínkou při tvorbě ochranného hlukového pásma je vymezení hranic tak, aby vně území OHP byly limity hluku pro denní i noční dobu spolehlivě splněny. Do doby realizace RWY 06R/24L je nutné též zajistit protihluková opatření stávajících staveb v rámci OHP. Po stabilizaci leteckého provozu požadujeme důslednou kontrolu dodržování hranice pásma a doplnění nového systému monitorování hluku z leteckého provozu o měřicí stanice tak, aby byla zabezpečena kompletní kontrola hluku z provozu na všech drahách letiště.

Z hlediska dopadů stavby na území lze konstatovat, že převažujícím faktorem bude hluk ze startů a přistání. Na straně jedné dojde k navýšení pohybů letadel, na straně druhé dochází technickým pokrokem k postupnému snižování hluku leteckých motorů. Současně dojde k částečnému přerozdělení hlukové zátěže. Lze proto konstatovat, že části přilehlých území se od hluku částečně uleví, části se naopak přitíží.

Na území městské části Praha 6 realizací nového dráhového systému dojde ke snížení hlukové zátěže v oblasti Malého Břevnova a Ruzyně v souvislosti s přenesením leteckého provozu z dráhy RWY 13/31 na obě paralelní dráhy. Dráha 13/31 bude využívána pouze ve výjimečných případech. V nočních hodinách pohyb letadel na nové dráze realizován nebude.

Podmínkou zahájení výstavby nových zpevněných ploch v rámci stavby RWY 06R/24 L musí být zahájení provozu rekonstruované ČOV + ČKV JIH a také nové stání pro motorové zkoušky letadel, opatřené protihlukovým vybavením, požadujeme vybudovat nejpozději před uvedením nové RWY do provozu. Toto stání umožní v okolí letiště dodržet limity hluku z motorových zkoušek letadel.

Náhrada za vykácenou zeleň bude určena dle pokynů Městské části Praha 6, včetně přesného určení místa výsadby a druhového složení dřevin.

Výstavba nové RWY 06R/24L je v kontaktu (prostorové kolizi) s některými dopravními stavbami, zejména :

- SOKP (stavba č.518; úsek Ruzyně – Suchdol)
- silnice I/6 (úsek Praha – Pavlov)
- Buštěhradská dráha (I., resp. II.etapa modernizace)
- metro (trasa A; úsek Dlouhá míle – Ruzyně letiště)

Vzhledem k tomu, že příprava všech jmenovaných staveb, RWY nevyjímaje, probíhá (-ala) řadu let, došlo již ve fázi projektování ke koordinaci mezi jednotlivými záměry a budoucí kolizní místa jsou tak již v předstihu uspokojivě vyřešena. U jediné z dokončených staveb – silnice I/6 – je např. již založeno budoucí podloží předpokládaného přemostění pro plánovanou RWY, což umožní v průběhu výstavby zastropit rychlostní komunikaci bez vyloučení provozu.

Skutečným dopadem na dopravní infrastrukturu dotčeného území v cílovém horizontu bude potřeba přemístit do míst určených cca dvojnásobný počet cestujících (oproti dnešku), příp. nákladu. Lze konstatovat, že v roce 2014, kdy je zprovoznění nové RWY předpokládáno, nebude do prostoru letiště ještě doveden ani jeden kolejový systém (!). Nejisté, k témuž datu, je rovněž zprovoznění SOKP v úseku Ruzyně – Březiněves. Jaká situace bude v cílovém roce (2020) je v této chvíli obtížné predikovat.

Výstavba nové RWY představuje značné přesuny hmot. Pohyby v areálu letiště (mezideponie, apod.) nejsou pro zátěž sítě přilehlých komunikací klíčové. I tak lze konstatovat, že po síti místních komunikací je předpokládán převoz hmot o tonáži 2.130.000 t. To představuje, dle předložené PD, 12,7 pohybů TNA/hod., při 14-ti hodinové pracovní době. Je proto třeba trvat na rozpadu uvedené dopravní zátěže především ve stopě SOKP, v žádném případě ne po Evropské třídě ve směru do centra.

Nepřímo se dopady stavby na území projeví zvýšenou poptávkou po přepravě osob (cca o 100 %) a nákladů. To vyvolává potřebu – bez zbytečného odkladu – přistoupit k realizaci SOKP v úseku Ruzyně – Březiněves a dovedení alespoň jednoho kolejového systému do prostoru letiště.

Dále požadujeme splnění všech dalších požadavků ze stanoviska k Dokumentaci z ledna roku 2008.

Toto vyjádření nenahrazuje stanovisko Městské části Praha 6 k územnímu řízení.

Bc. Jan Záruba
radní MČ Praha 6