

Mgr. Dana Pomajsová

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Dobro dno
čas přijetí - 5 -02- 2008 Počet listů
pištek.....

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC
Vršovická 65
100 10 Praha 10

Číslo jedn. 8925 JENVI 08

2. 2. 2008

Věc: Vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí „Paralelní RWY 06R / 24L Letiště Praha – Ruzyně“

Vážení,

domnívám se, že v dokumentaci EIA je řada chyb, nepřesností a nejasností, které je třeba odstranit a posudky přepracovat. Vzhledem k tomu, že jsem obyvatelkou Nebušic již téměř 30 let, cítím, že je mou povinností se k této problematice také vyjádřit.

Zde jsou mé výhrady k dokumentaci hodnocení vlivů na životní prostředí, u kterých se domnívám, že by bylo vhodné se jimi znova řádně zabývat:

1. Posouzení EIA je koncipováno k roku 2012, což by měl být rok uvedení paralelní RWY do provozu. Předpokládám, že v tomto roce by nebyla dráha využívána zdaleka ze 100 %, považuji proto za nedostatečné hodnocení stavu k roku zprovoznění paralelní RWY. Předpokládám, že letiště bude mít snahu i po roce 2012 se nadále rozvíjet a růst a nové dráhy a již vybudovaných kapacit terminálů a CARGA využívat co možná nejvíce. Dnes je kapacita existujících terminálů cca 24 miliónů cestujících, stejně tak CARGO má značně naddimenzovanou kapacitu. Nová RWY by umožňovala právě využití těchto již vybudovaných nyní naddimenzovaných kapacit. Nepředpokládám proto, že by letiště neplánovalo těchto kapacit využít. Posouzení EIA počítá s rokem 2012, kdy by dle prognózy mělo letiště přepravit cca 15,4 miliónů cestujících, ale např. terminály umožňují odbavení až 24 miliónů cestujících. Nevěřím, že bude vypracována nová EIA při dalším zvyšování dopravy. Ze zákona je nutné nové posouzení vypracovat jen v případě zvýšení kapacity o 25 % za rok. Provozovatel letiště by však mohl dopravu navyšovat postupně např. každoročně o 15 % a bez nové EIA. Navrhuji proto, přepracování tohoto posouzení ke vzdálenějšímu roku (např. 2020) nebo jej vztáhnout k maximálnímu možnému využití terminálů, CARGA a přistávacích drah.
2. Domnívám se, že je nutné, aby se již nyní stanovily maximální možné limity provozu letiště, které by nepůsobily nadlimitní hluk v Nebušicích. Tímto opatřením by se zamezilo nekonečnému navyšování objemů dopravy, potažmo zhoršování životního prostředí v Nebušicích. Je nutné, aby byly takové limity nastaveny již nyní před započítáním výstavby.

3. Za nešťastné také pokládám, že návrh OHP je koncipován k roku 2020 a ostatní dokumentace EIA k roku 2012. Tento nesoulad je důvodem, proč nebude možné použít dokumentaci legálně ke stanovení závěrečného stanoviska. Navrhuji proto opakovaně přepracování EIA k roku 2020.
4. 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. Toto je neobjektivní hodnocení reálně možných vlivů na životní prostředí. Letiště nemůže do budoucna garantovat rozložení provozu jedině takto, proto je zapotřebí posoudit i jiné provozní varianty. Postavené srovnání odporuje základnímu účelu zbudování paralelní RWY, který má umožnit provoz, který současný dráhový systém neumožňuje. Z uvedených důvodů by bylo vhodné dokumentaci doplnit o porovnání vlivů na životní prostředí při provozu, který umožňuje stávající dráhový systém a při provozu jaký by umožnil navrhovaný dráhový systém.
5. Dokumentace se nedostatečně věnuje hluku. V dokumentaci není zohledněna terénní variabilita prostředí, která výrazně ovlivňuje šíření hluku. Stejně tak dokumentace nezohledňuje vliv počasí na akustické podmínky. Z vlastní zkušenosti vím, že počasí výrazně proměňuje hlučnost v Nebušicích. Žádám proto o doplnění dokumentace s využitím modelování terénu a zohledněním vlivů počasí.
6. Nesrovnalosti sledávám také ve studii Techson. Z jakého důvodu jsou na mapě izofony na RWY 06L/24R vyznačeny ve výrazně menším rozsahu než na mapě k současnému stavu, když se má jednat o provoz podstatně vyšší? Toto grafické znázornění nemá žádné logické vysvětlení, kromě účelové manipulace. Požaduji vypracování oponentní hlukové studie.
7. Posuzování nulové varianty se mi jeví jako nesmyslné, protože při takovémto provozu by byly porušovány limity (zákonné normy). Toto posouzení je buď nesmyslné či záměrně manipulativní a zstrašující, anebo by muselo dojít ke změně letecké informační příručky (ta říká, že vzlety a přistání proudových letadel o maximální vzletové hmotnosti 7 000 kg musejí být prováděny z RWY 06/24) nebo k jejímu nedodržování.
8. Zásadně nesouhlasím s tím, že motorové zkoušky nebyly zahrnuty do posouzení EIA. Odůvodnění, že nejde o hluk působený leteckým provozem a nevztahují se na něj limity pro letecký hluk, tzn., že bude posuzováno jako stacionární zdroj hluku a bude hodnocen samostatně, považuji za nehorázné. Zákon požaduje komplexní posouzení všech vlivů na životní prostředí, a proto není možné některé z těchto vlivů svévolně z hodnocení EIA vyjímát, hodnotit je odděleně, apod. Osobně tento hluk považuji za nejvýraznější a tudíž za nejvíce obtěžující!!! Žádám o zahrnutí motorových zkoušek odpovídající plánovanému provozu letiště do hodnocení EIA.
9. Dokumentace EIA nepřipouští vliv na nemovité kulturní památky v širším okolí. Nepochybně by vybudování nové RWY mělo negativní vliv i na taková místa.
10. Nemohu souhlasit s tvrzením, že: „vliv letiště na cenové úrovně související se stávajícími nemovitostmi postavenými před znalostí o možném rozšiřování letiště teoreticky závisí na funkci a využití dotyčného pozemku a stavby. Zatímco cenový nárůst s charakterem průmyslové nebo obchodní zóny je jednoznačný, u jednotek s jiným charakterem minimálně nelze hovořit o poklesu.“ (s. 211) Především u staveb určených k bydlení, životní prostředí výrazně ovlivňuje cenu nemovitosti.
11. Nedostatečně jsou také hodnocena případná rizika při možných haváriích a výjimečných stavech. Žádám o vyhodnocení všech rizik – především: vyhodnocení možnosti a dopadů možné letecké havárie

při plánovaném zvýšení provozu, vyhodnotit možnost a dopad možného teroristického útoku na letecký provoz, vyhodnotit možnost a dopad bezpečnostního vypuštění paliva při nestandardních přistáních, vyhodnotit možnost a dopad možných kolízi v bodě kontaktu RWY s mimoúrovňovou křižovatkou plánovaného silničního okruhu.

12. Nepřesvědčivá je také formulace o zkrácení dráhy na str. 23: „Zkrácení ... by nemělo mít výrazný vliv na využitelnost dráhy a je provozně akceptovatelné.“ Chybí vyhodnocení rizik plynoucích ze zkrácení dráhy.
13. Dokumentace nehodnotí, jak by plánovaný záměr ovlivnil ekonomicko-sociální aspekty. Předpokládám, že území by se proměnilo v jakousi industriální skladovou zónu (zvláště v případě realizace silničního okruhu ve variantě J). Dokumentace se nezabývá tím, jak by výstavba plánované RWY ovlivnila obce (Nebušice, Šáreckého údolí, Lysolaj, Suchdola a další) charakteristické hodnotným bydlením na okraji města v kontaktu s přírodou a cennými přírodními lokalitami a harmonickou příměstskou kulturní krajinou. Rozvojový potenciál těchto obcí (v oblasti bydlení, vzdělávání, zdravotnictví, rekreace, sociální oblasti) by byl nepochybně zmařen. Domnívám se, že dokumentace špatně vyhodnocuje počty dotčených obyvatel, protože reálné trasy letu se nebudou shodovat s ideálními trajektoriemi, které s kterými je v dokumentaci počítáno. Vznikne tak spíe trajektorií, které se budou dotýkat nejen Nebušic, Přední Kopaniny, Lysolaj, Suchdola, Čimic, Bohnic, ale taktéž kompletní Prahy 6 včetně Hanspauky, Petřin, taktéž Motola, Letné, Hradčan. Tímto se také změní rozsah zdravotních rizik.
14. Dokumentace se vůbec nezabývá vlivem přepravy stavebních materiálů při stavbě. Žádám o doplnění.
15. V dokumentaci je návrh kompenzačních opatření odkládán do fáze „další projektové přípravy“ (s. 218). Dále žádám o konkretizování, co je myšleno pod pojmem „pomoc při rozvoji občanské společnosti“.
16. Také nemohu souhlasit se závěrem, že „nedojde k významnější změně imisní zátěže znamenající překračování imisních limitů, resp., která by znamenala významnější změnu z hlediska hodnocení zdravotních rizik v případě derealizace záměru.“ (str. 212)

Pro úplnost závěrem uvádím ještě seznam situací, ve kterých mě již nyní provoz letiště obtěžuje. Je to především v těchto situacích:

1. V místě, kde žiji je silně slyšet především rolování letadel po dráze a jejich vzlet.
2. Domnívám se také, že piloti vždy přesně nedodržují letové trasy a někdy létají daleko blíže k Nebušicím, než jak je to obvyklé. Letadla létají nad lesem (nazývá se Hlásek), ale někdy se stává (a je to čím dál častější), že letadla přelétávají až pod lesem, směrem k Nebušicím, tzn., že již nyní je možné letadla pozorovat, jak jdou na přistání nad obydlenými částmi Nebušic. Já pocítuji tato vychýlení letadel jako velmi nepříjemná. Vždy obracím svou hlavu k obloze a ujišťuji se, že je vše v pořádku a že má pilot stroj pod kontrolou. Taková vychýlení pozoruji častěji v době pravidelné každoroční údržby povrchů přistávacích drah, kdy cca 14 dní létají letadla pouze přes Nebušice.
3. Protože žiji v domku se zahradou, jsem zvyklá po cca 6 měsících v roce využívat zahradu jako jakési rozšíření bytu. Především v této době, kdy zahradu hojně využívám k relaxaci, mě hluk z letiště obtěžuje.

V souvislosti s vybudováním nové paralelní RWY mám tyto obavy do budoucna:

1. Vzhledem k tomu, že jsem ve věku, kdy plánuji založení rodiny, mám obavy z rostoucího znečištění Nebušic. Obávám se, že zvyšující se hlučnosti, prašnosti, rizik havárií (která mohou znamenat latentní

stres), mohou mít vliv na mé zdraví, plodnost, pracovní výkonnost. Bojím se také toho, že mé děti nebudou moci využívat zahradu ke hrám a že nebude možné využívat zahradu k pěstování ovoce a zeleniny.

2. V návaznosti na uvedené se dále obávám o snížení hodnoty nemovitostí v lokalitě Nebušice, které by pro mě mohlo znamenat nemožnost dům prodat (tj. získat finanční prostředky na pořízení bydlení ve zdravějším prostředí).
3. Mé další obavy jsou o život obce jako komunity. Věřím, že by omezení plynoucí ze zřízení OHP znamenalo postupnou „smrt“ Nebušic jako komunity. Tato omezení by byla tak značná (např. omezení výstavby rodinných domů, staveb pro účely vzdělávání a sociální účely), že by to mělo výrazný vliv na kvalitu života v obci, postupný odliv obyvatel, zhoršení infrastruktury. Nyní jsou Nebušice obcí, která má svůj vlastní život, nejsou pouze satelitním městečkem, ale jsou skutečně ucelenou a živoucí komunitou. Domnívám se, že omezení plynoucí ze zřízení OHP by přineslo postupný rozpad komunity a vznik jakéhosi „satelitu“ (pro méně majetné, kteří by neměli možnost se přesídlit), který by byl využíván pouze k „přespávání“, ale ne k opravdovému životu, jaký je zde dnes.

S pozdravem

Mgr. Dana Pomajšlová

