



MIZPP00H0NSA

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

MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

P

Došlo dne/  
čas přijetí

- 5 - 02 - 2008

Podat číslo/  
přílohy

Číslo jednací

8923

JEMV

OK

410  
3  
/

2.2.2008

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

Vážení,

naše rodina patří mezi starousedlíky MČ Nebušice. My, níže podepsaní, jsme se zde narodily, stejně jako naši rodiče, kteří zde i zemřeli. Pamatujeme si doby, kdy letadlo na obloze znamenalo údiv dětského obličeje, ale nyní sledujeme každým rokem rapidní zvýšení letecké dopravy, které přímo ovlivňuje náš život. Dotýká se nás nejen nedodržování letových trajektorií (několikrát do roka vidáme přelétávat letadlo přímo nad naším domem), nadměrný hluk (hluk nám brání v klidném spánku a relaxaci) z toho pramení, že v práci jsme pak unavení.

Děsí nás představa imisního znečištění. Již dnes nám stromy méně plodí, květiny umírají a ve sdělovacích prostředcích neustále upozorňují na to, že při letu jednoho letadla z Londýna do Prahy je vyprodukováno stejný objem škodlivin jako za celý rok při topení pevnými palivy za jeden rok u jednoho domu.

Snažili jsme se prostudovat dokumentaci EIA, a byť nejsme profesionály v tomto oboru, shledali jsme řadu nesrovnalostí:

- 1) Nesouhlasíme s grafickým znázorněním ochranného hlukového pásma, neboť není bráno v potaz zvyšování objemů letecké dopravy v následujících letech (po roce 2012), není zohledněn reliéf krajiny, ani každodenní nedodržování náletových trajektorií. Musíme také poukázat na snad úmyslnou manipulaci s grafy, neboť se nám zdá, že celkový objem je rozpočítán rovnoměrně na všechny tři RWY i když víme, že i samotné Letiště Praha s. p. uvádí, že plánovaná nová RWY má být využívána nejvíce. Z těchto důvodů není možné, aby šíře izofon na plánované RWY byla dvakrát menší, než u současných runwayí. Dále není počítáno s možností, že by na této přistávací dráze letadla spíše vzletala, než přistávala (při vzletu letadla dosahují vyšších hlukových parametrů). S tímto bodem také souvisí stavební uzávěra s režimovými opatřeními. Tyto opatření se dotýkají soukromého života obyvatel a omezují jejich občanská práva, která jsou zmíněna v Listině základních lidských práv a svobod.
- 2) Nechápeme, proč celá dokumentace je počítána k roku 2012, když není vůbec jisté, zda by se stihla vybudovat. Záleží to na mnoha faktorech, které nejsou ve studii zohledněny:
  - a. dopravní obslužnost,
  - b. dopravní návaznost,
  - c. plánovaný obchvat Prahy,
  - d. problematika mimoúrovňové křižovatky,
  - e. systém výstavby ranwaye.

Navíc nechápeme, že i když je v dokumentaci jednoznačně napsáno, že objem cestujících v roce 2012 (15,4 mil.) by se zvládlo odbavit i se stávajícím systémem drah, že vůbec je uvažováno o výstavbě nové dráhy. Když by se tak mělo stát, měla by být dokumentace zaměřena na objemy, které není současné

Letiště Praha schopno odbavit. To by mělo být samozřejmě i dle špatných odhadů daleko později (2020 až 2030). Z těchto důvodů nám přijde nelogické brát vůbec tuto dokumentaci vážně.

- 3) I přesto nechápeme, že v tak důležité dokumentaci je možno zaznamenat tolik banálních chyb, za které i žák základní školy obdrží pětku. Početní operace v tabulkách na straně 64 a 175 jsou zcela chybné. To může vzbuzovat více dojmů. Nedbalost při zpracovávání dokumentace, manipulace s daty či spěch Letiště Praha s. p. oslovit obyvatele v době vánočních svátků, aby se neměli čas se k problému plnohodnotně vyjádřit. Dále nechápeme použité metody, která počítá s nezměnitelným faktem, že odhady mohou být špatné (což už se v minulosti opakovaně ukázalo).
- 4) Byli bychom trochu naivní, kdybychom si mysleli, že Letiště Praha s. p. by nechtělo plně využít kapacit současných terminálů a CARGA. V takovém případě by se jednalo o objem 24 mil. cestujících a 200 000 tun nákladu za rok. Ptáme se. Je toto v dokumentaci zohledněno? Samozřejmě, že není. I kdyby Letiště Praha s. p. chtělo způsobit co nejmenší komplikace životnímu prostředí, využívalo by doklázky do civilních letadel, to by však znamenalo objem až 35 mil. cestujících za rok. Bavíme se tedy o úplně jiných číslech, než je ve studii zohledněno.
- 5) Není vůbec možné, aby návrh ochranného hlukového pásma byl koncipován k roku 2020, ale dokumentace EIA se vyjadřovala k roku 2012. Při podání těchto dokumentů ke správnímu řízení by se stát potencionálně Letiště Praha s. p. snažil buď o podvod či o obcházení zákona o posuzování vlivu na životní prostředí. Myslíme si, že tento důvod sám o sobě je dosti závažný a celá dokumentace by měla být navrácena k přepracování.
- 6) Přijde nám podivné, že letiště předkládá pouze optimalizovaný provoz pro všechny tři dráhy současně, ale nezohledňuje např. období údržby ranwayí, kdy celý provoz je přesměrován pouze na některou z drah. Neberou vůbec v potaz možnost jakéhokoliv problému či katastrofy. Sami samozřejmě víme, že světem hýbe terorismus a každý měsíc sledujeme v médiích zprávy o pádech letadel. Navíc máme bohužel osobní zkušenost, že i zde se před léty podobná tragédie udála. Není také zohledněno, např. vypouštění paliva z bezpečnostních důvodů při nestandardním přistávání a nechtěli bychom zažít, aby např. při nedělním posezení na terase nám spadlo na hlavu několik hektolitrů vysoce hořlavého paliva. To vše v dokumentaci chybí.
- 7) Nevíme, jaký estetický vliv by měla např. státní návštěva na zdejší Mezinárodní škole, do které jsou posílány děti především vysoce postavených lidí nejen v soukromých firmách. Všichni víme, že tuto školu v minulosti navštívili např. manželka prezidenta USA, princezna Velké Británie. Co by si o nás pomysleli? Jedna z nejlukrativnějších škol ve státě a její objekty jsou zamořovány letadly, z kterých má největší zisk řada soukromých společností (viz plán privatizace Letiště Praha s. p.).
- 8) Asi nikdy nepochopíme, jak může být v dokumentaci zmíněno, že např. PP Divoká Šárka bude tímto provozem nedotčena. V celém tomto komplexu je přísně zakázáno jakékoliv rušení křikem či jiným hlukem kvůli vzácným živočichům. Nedokážeme si představit, že by letící Airbus či jiný typ letadla vyluzoval menší hluk než křičící děcko. Tento přírodní park se nachází pouze 800 metrů od osy navrhované RWY. Každý školák ví, že zvíř je daleko citlivější nejen vůči hluku, ale také škodlivinám v ovzduší. Chceme tímto poukázat, že v dokumentaci taktéž chybí studie, která by se zabývala vlivem letecké dopravy na zvíř, jak v okolní krajině, tak např. i v ZOO, která by byla v blízkém sousedství příletové trajektorie.
- 9) Taktéž není vyhodnocena sociálně ekonomická situace současných nemovitostí. V dnešním světě je zřejmé, že hluk a špatné životní prostředí má negativní vliv na výšku ceny jak pozemků, tak nemovitostí.

10) Pokud tímto Letiště Praha s. p. chce docílit toho, že z okolí Nebušic se stane průmyslová zóna, místo dnes fungující městské části, která je jednou z nejvyhledávanějších lokalit pro bydlení na okraji města.

Těmito body jsme poukázali na kritické nedostatky ve stávající dokumentaci. Tudiž trváme na návratu dokumentace Letiště Praha s. p. a rádi bychom doporučili provést srovnávací studii nezávislou společností. Možná bychom se tímto vyhnuli řadě kontroverzních otázek a získali bychom objektivní náhled na celou situaci.

My zde níže podepsaní jsme členy jedné rozvětvené rodiny žijící v Nebušicích a všichni plně souhlasíme se všemi body zde zmíněnými.

S úctou

Václava Pomajsllová (rozená Petříková)

Bytem:

*Václava Pomajsllová*

Jiří Pomajsl

Bytem:

*Jiří Pomajsl*

Jana Pomajsllová

Bytem:

*Jana Pomajsllová*

Marie Němečková (rozená Petříková)

*Marie Němečková*