

MIZP00H1SCZ



LUBOŠ &amp; JITKA JAROLÍMEK

MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

28.01.2008

3

6812 OK

Ministerstvo životního prostředí  
k rukám Ing. J. Honové,  
ředitelce odboru posuzování vlivu na životní prostředí a IFC  
Vršovická 65  
101 00 Praha 10

Praha, 25. ledna 2008

Věc: Vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy 4  
zákonč. 100/01Sb. Paralelní RWY 06R/24L letiště Praha - Ruzyně (dále jen dokumentace)

Vážená paní Honová,

Jakožto majitel dvou nemovitostí v nově navrženém hlukovém pásmu souvisejícím s navržením nové přistávací dráhy letiště Praha-Ruzyně (Nad Želivkou 440 a K Vizerce 303, oboje v Nebušicích) beru dokumentaci jako snahu o znehodnocení mého majetku a proto se vyjadřuji k výše uvedené dokumentaci vlivů výstavby a provozu nové přistávací dráhy na letišti v Ruzyni takto:

1. Nesouhlasím s použitou metodou, kdy prognóza rozvoje letiště je dána jako nezměnitelný fakt. Studie se vůbec nezabývá možnými alternativami a konstatuje, že je nutný a nevyhnutelný nárůst letů a pasažerů v této lokalitě jinak hrozí České republice možnost úniku Evropské pozice a.t.d. Opak je pravdou. Studie by se měla zabývat možnostmi, jak odlehčit hlukové zátěži zhruba asi 350,000 obyvatel města, kteří jsou již nyní zatíženi hlukem z letiště.

Je naprosto absurdní, že 10 km od památkové zóny UNESCO a Pražského hradu přistávají letadla, která k nám přivážejí elektroniku z dálného východu pro další kamiónovou distribuci po celé Evropě (kde mimochodem tyto operace nechťejí), řezané květiny z jižní Ameriky a nízkonákladové „rowdies“ z Edinburghu a jiných měst Evropy.

Ruzyňské letiště se vůbec nemusí rozrůstat, naopak by měla být s hlediska životního prostředí prioritou jeho útlum a přeměna na komorní regionální letiště pro zvolené uživatele. Máme totiž na rozdíl od našich západních sousedů na výběr. Nákladové letiště může být vybudováno v Milovicích nebo v Ralsku (Mimoň). Tam byla ochranná zóna již za Rakouska-Uherska. Veškeré distribution centers (Logistical Centers) mohou být vybudována v blízkosti a budou vítána regionálními orgány pro jejich přínos k zaměstnanosti. Naproti tomu Praha 6, nebo Hostivice již nepotřebují další logistická centra, která jenom zvyšují nárůst kamionové dopravy, o čemž se mimochodem studie vůbec nezmiňuje.

Co se týče rozvoje osobní letecké přepravy, není vůbec zmíněna možnost přemístění osobní nízkonákladové odbavování do AERO Vodochody, což je již faktem, neboť PENTA již tuto lokalitu vlastní a prohlásila veřejně, že hodlá získat nízkonákladové dopravce aby se přemístili na tuto lokalitu. Proto je nutno studii přepracovat v souladu s plány PENTA a s tím, že pomyslný nárůst cestujících se rozloží minimálně mezi letiště Ruzyně a Letiště Vodochody.

Což vede k další věci, která nebyla adresována v této studii, což je terorismus. V dnešním světě musíme myslet na teroristický útok a jak chránit naše občany, letadla, a letiště. Dnes je praktika větších metropolí světa mít několik letišť, nikoliv jedno super veliké (viz Londýn, New York, Paříž, Washington a.t.d.). Zde se však někdo snaží vytvořit jedno super letiště navíc ještě na katastrálním území Prahy. To není chytré ani bezpečné, zvláště když máme možnosti dělat něco jiného. Proto se musí tato celá záležitost znovu odborně přezkoumat.

27

2. Nesouhlasím s návrhem na zřízení ochranného hlukového pásma (OHP) navrženého na letecký provoz nad Mým domem v Nebušicích a dalšími obcemi. Jak lze vyhlásit omezení z hlediska hluku na existující zabydlenou oblast? Omezení by mělo platit obráceně: letiště nesmí překročit hladinu akustické energie pro trvale obydlenou oblast. Chráněni by měli být lidé, ne letiště. Takže se vyjadřuji ke kompenzačním opatřením D.IV.4.
3. Navržená kompenzační opatření jsou výsměch zdravému rozumu, právu a základním lidským právům. Jedná se o to, že moje nemovitosti hodlá letiště zařadit do hlukového pásma, kde bude větší než zdravotně povolený hluk, nebudu moci volně nakládat s mým majetkem a za to dostanu (možná) protihluková okna a vesnice Nebušice něco jako „pomoc při rozvoji občansko-spoločenské vybavenosti“ (což mimochodem nevím co je). Tady se jedná o něco úplně jiného. Už není komunismus. Já jsem si koupil dům v Nebušicích protože jsem chtěl bydlet na zdravém vzduchu, být blízko parku (Šárka), dobře jsem si prohlédl rozvojové plány, nic tam nebylo co by napovídalo, že se to změní, tak jsem to koupil za cenu dvakrát větší než bych to koupil jinde bez těchto předností. Mohl jsem tyto peníze jinak „projíst“ ale já to chtěl takhle.

Teď se mám dovědět, že se podmínky mění, moje nemovitost se dostane do hlukového pásma na základě rozhodnutí (které je pravděpodobně špatné) nedostanu žádnou kompenzaci, krom nějakých protihlukových oken (což jak víme se v minulosti v podobných případech nestalo, nebo až po mnoha letech) což je v podstatě konfiskace majetku. Takže mi teď chcete vzít co jsem mohl „projíst“. Více méně se k tomu stavíte jako za komunismu, tedy několik let měli rámus támhle, teď to dáme těmto...

Je to jinak, jsme v Evropské Unii a Vy mně chcete znehodnotit mé nemovitosti. Pakliže mne zařadíte do hlukového pásma na základě studie, která je vadná, veřejného řízení, které je vadné, vystavujete se nebezpečí, že budete trestně stíháni a posléze odsouzeni.

O co se jedná: jestliže se stane, že tato stavba bude povolena a hodnota jednoho domu v zasažené lokalitě, což je řekněme 10 miliónů spadne na 5 miliónů na základě hluku a jiných okolností neférového řízení, můžete to znásobit počtem majitelů domků a spočítat si, co by mohli majitelé domků a jiných nemovitostí dostat od soudů ve Strassburgu. Je to více, než stát dostane za prodej letiště Ruzyně.

Nová runway bude asi 8 miliard korun. Z toho bude asi standartní provize 5% (nevím kam, Vy to ovšem dobře víte). Chce to betonová lobby. Kompenzace majitelům domů, kteří by ztratili hodnotu na základě špatného rozhodnutí je jasná. Ve Vašem případě, t.j. EIA, bych nespíchal s povolováním. Momentální vlastník je „s.p.“, ale ten to chce prodat. Není rozdíl mezi levicí a pravicí. Obě seskupení potřebují peníze. Maximální cena je 80 miliard. To znamená odškodnit 1,600 domků za ztrátu majetku? Asi ten účet bude větší.

V tomto případě nebudeme liknaví jako byli například účastníci ve věci regulovaných nájmu, kde se nikdo nemá k tomu kdo byl odpovědný za to co se stalo a kdo bude odpovědný za to co se stane/stalo ve Strassburgu. V tomto případě budeme pečlivě sledovat kdo podepsal kdy, co, jak, komu a jak se nás to jako skupiny dotklo.

4. K příloze P2:

v materiálu 10-2007 TECHSON 2. odstavec – byl zvolen selektivní výběr obcí. Prosím doplňte.

- P3: Garance generálního ředitele letiště nemá kulaté razítko; jak může garance ředitele zavázat nového majitele, případně nového ředitele? Jedná se o zavádějící informaci. Letiště bude prodáno, chceme záruky v kupní smlouvě, že to bude zavazovat nového vlastníka. Prosíme potvrďte závazným jazykem, že se tak stane.
- P5: Řešení křížení letové dráhy není bez problémů. Některá naváděcí a měřicí místa nelze umístit do normou předepsaných poloh. Konstatuje se, že ještě nelze ověřit dopad těchto vlivů. Ukáže se to až za provozu. V případě závad by to mohlo významně ohrozit bezpečnost letového provozu. Co navrhuje jako řešení?
- P6: Dopravní prognóza – aktualizace k roku 2014 vychází z průzkumu ÚDI Praha.. První prognóza pro r. 2006 vychází z průzkumu z r. 2003. Na žádost byla tato prognóza rozšířena do r. 2013 na základě kontrolního průzkumu dopravy z r. 2006. Žádáme ověřit jak se kryjí výsledky prognózy pro r. 2006 vycházející z průzkumu z r. 2003 s průzkumem z r. 2006. Prosím informujte mě.

V průzkumu dopravní zátěže od zaměstnanců letiště se počítá s absencí 20% zaměstnanců letiště pro výpočet dopravní zátěže. Není to vysvětleno. Může jít o záměrné minimalizování dopadů? Proším vysvětlit, včetně ostatní dopravní zátěže, včetně přes Nebušice. V každém případě by nemělo být povoleno kapacitní zvýšení letiště (tedy žádná nová runway) dokud se nezlepší infrastruktura dopravní obslužnosti letiště.

A.1.5.1. – Bilance přepravovaných osob je rozpočítána na 24 hod, zatím co převážný počet přepravovaných osob je ve dne (vychází z pohybů letadel - tedy nejvíce 18 hod).

Rychlodráha ovlivní zátěž autobusovou dopravou nepříliš významně z rozdílů tabulek s a bez rychlodráhy (str. 11 a 12) je to 0,2% ve prospěch rychlodráhy.

bilance nákladní dopravy zřejmě nerespektuje nárůst dopravy v důsledku cargo letů (protože v té době nový provoz letiště sotva začne) a nárůstu logistických center v okolí letiště.

Závěr – tvrdí se (str. 12), že zavedení kolejové dopravy významně přispěje ke snížení autobusových relací (z tabulek vyloučeno 0,2%)

P10: Emise - údaje emisních faktorů jsou pro rok 2012, ale výpočet pro dopravu je pro r. 2013 (647 letů za den)

příspěvek v zátěži VOC není průkazně neškodný

P11: Při měření hlukových zátěží pro zhodnocení synergického účinku hluku od různých zdrojů nelze vynechat hluky spjaté s normálním životem obce, jako jsou štěkot psů, troubení, atd., které jsou integrální součástí života obce a ke všem dalším hlukům se načítají. Viz Metodika měření str. 2 a 3. (Přece kvůli letadlům nevyvráždíme psy, aby nezvyšovali hlukovou zátěž)

P12: Final – nárůst hluku z dopravy nezapočítává letecký provoz. Už teď je subjektivně nad únosnou míru.

P13: Chyba akustických měření je odhadována na  $\pm 2 - 3$  dB. „Dohodli jsme se na  $\pm 2\%$ “. Jak je možné se **dohodnout na chybě měření?** Hluk letadel, která rolují, nebo provádějí motorové zkoušky (hlučné) se nezapočítávají do letového provozu, ale pouze jako pozemní operace. Těch však s rostoucím provozem bude značně přibývat. Asi to není ve studii vůbec zahrnuto. Proším potvrďte status.

5. Obecně – je to vypracováno pro rok 2012 – 2013, tj. nezohledňuje to skutečné budoucí zátěže při plně rozvinutém režimu.
6. Noční hluk by měl být posuzován maximální hodnotou, ne průměrem. Kolísání hluku je pro režim spánku významně škodlivější než hluk rovnoměrný, a tedy i zdravotní rizika jsou významně vyšší, což průměrování překrývá.
7. Provoz letiště negativně ovlivní vedle hodnoty života i hodnotu nemovitostí. Také významně zvyšuje finanční náročnost údržby a dodatečných úprav a přístaveb. Zadavatel ani zpracovatel nevyčíslil tento fakt a neřeší kompenzace za tento hrubý zásah do základních lidských práv.
8. Dokumentace zcela pomíjí nebezpečí katastrof, jejichž pravděpodobnost silně roste s rostoucí komplikovaností provozu, stejně tak jako s rostoucím počtem pohybů. Tím spíše neřeší adekvátní opatření v případě takovéto události. V Suchdole – Sedlci již jednu takovou zkušenost máme!!
9. Ve výčtu hlukem zasažených osob zcela chybí studenti a zaměstnanci České Zemědělské univerzity (ve dne přes 15 tisíc, v noci kolem 3000). Pět let studia lze považovat za trvalý pobyt či dobu, za kterou se mohou trvale projevit následky překračování zdravotních limitů.

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.

Pokud nerozumíte některým komentářům, či potřebujete další vysvětlení, prosím dejte mi vědět na shora uvedenou adresu. Tímto příspěvkem se považuji za účastníka povolovacího řízení ve věci nové runwaye v letišti Ruzyni a předpokládám, že moje příspěvky budou zařazeny k projednávání a budou projednány a výsledek projednání mi bude oznámen.

S pozdravem,

  
Luboš Jarolímek