



Městská část Praha – Dáblice  
Úřad městské části Praha – Dáblice  
Květnová 553/52, 182 02 Praha - Dáblice  
tel.: 283 910 723-4, fax: 283 910 721, e-mail: podatelna@dablice.com  
starosta

**Ministerstvo životního prostředí**  
odbor posuzování vlivů na životní prostředí  
Vršovická 1442/65  
**100 10 Praha 10 – Vršovice**

V Praze dne 23.6. 2011

č.j.: 0814/20011-MCPD/STAR

**Věc: Vyjádření k posudku dle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí  
záměru "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha-Ruzyně"**  
(č.j. 107484/ENV/09)

Sdělujeme, že Městská část Praha – Dáblice nesouhlasí se záměrem výstavby Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha-Ruzyně tak, jak je předkládán, a to od počátku zveřejnění záměru (viz předchozí stanoviska). Realizace záměru, spolu s dalšími existujícími a plánovanými zdroji negativního působení, snižuje významně celkovou kvalitu prostředí v katastru městské části (dále jen MČ) a v jeho širokém okolí. To vnímáme jako zdraví škodlivé a jako zásadní nepoměr k reálně očekávaným krátkodobým ekonomickým přínosům, na kterých by se snad Praha nebo stát mohly podílet.

Dále, z důvodu zásadních výhrad k jednotlivým částem posudku uvedeným níže, MČ nesouhlasí s celkovým hodnocením posudku. Podle našeho zhodnocení byly závěry učiněny na základě vadné dokumentace, nesprávných vstupních údajů a s porušením zákona. Požadujeme přepracování navrhovaného stanoviska a následné vydání nesouhlasného stanoviska MŽP k záměru.

Důvody tohoto postoje:

## **A) VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK DOTČENÝCH ORGÁNŮ A VEŘEJNOSTI**

---

Zpracovatel posudku nehodnotil úplnost dokumentace a to zejména ve smyslu připomínek a požadavků Ministerstva životního prostředí (MŽP), Ministerstva zdravotnictví (MZ) a vypořádání připomínek veřejnosti, které vplynuly z projednávání dokumentace v r. 2008.

### **1. Nesplnění požadavků MŽP**

MŽP ve svém stanovisku z 13.3.2008 pod zn. 21550/ENV/08 MŽP na úvod uvedlo „zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat, je nutné tuto dokumentaci doplnit tak, aby zpracovatel posudku měl k dispozici veškeré údaje“ a požadovalo doplnit dokumentaci např. o:

- a) stanovit maximální kapacitu a limity záměru – **nebylo splněno**

- b) stanovit maximální únosnost území – **nebylo splněno**
- c) stanovit meze pro růst letiště – **nebylo splněno**
- d) vyhodnotit maximální možný rozvoj letiště – **nebylo splněno**
- e) prověřit a doložit varianty (dráhy, nákladní dopravy, přeměny letiště) – **nebylo provedeno**
- f) variantně posoudit různé kombinace provozu na dráhách – **nebylo splněno**
- g) vyhodnotit kumulativní vlivy - **nebylo provedeno**
- h) prověřit množství obyvatel - **nebylo provedeno**
- i) vypořádat veškeré připomínky a požadavky ve vyjádřeních k dokumentaci – **nebylo splněno**

Na závěr MŽP opakovaně uvádí „*Doplněná dokumentace musí zohlednit a vypořádat veškeré relevantní připomínky a požadavky obsažené ve vyjádřeních ...*“.

Posudek se k jednotlivým požadavkům ani k vyjádření MŽP jako celku nevyjadřuje, toto stanovisko, nejdůležitější pro hodnocení doplnění dokumentace, není v posudku ani uváděno.

Bez splnění výše uvedených požadavků na doplnění v podstatě nelze záměr posoudit a s potřebnou vahou navrhnout stanovisko k záměru. Že požadavky MŽP nebyly při doplnění dokumentace splněny, je naprosto zjevné ze samotného textu posudku, viz např. protizákonné doplňování dokumentace až v rámci posudku, dlouhodobé obcházení únosnosti území, přepracovávání dokumentace (návrhu OHP), dodatečné vypořádávání připomínek z projednání v roce 2008 až v rámci posudku, formulace maximální kapacity až pro účely posudku, nesprávné a neúplné počty obyvatel v dokumentaci i v příloze 5 posudku, atd. Zpracovatel posudku ani přes porušení zákona (termín, doplňování dokumentace) neobhájil úplnost a správnost dokumentace.

## **2. Nesplnění požadavků Ministerstva zdravotnictví**

MZ jako dotčený úřad ve svém vyjádření (str.419 posudku) doporučuje v rámci posudku doplnit hodnocení zdravotních rizik o další variantu, aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, objasnit rozsah navrhovaného pásma a předložit podklady k limitním nočním izofonám.

K tomuto doporučení je nutno uvést:

- doporučení MZ se zjevně netýká pouze informací vyplývajících z dokumentace, ale je požadováno vypracovat novou variantu a aktualizovat hodnocení zdravotních rizik, evidentně se požaduje změna a doplnění dokumentace. MZ doporučuje provést doplnění, které zákon 100/2001 Sb. výslovně zakazuje a na zákaz doplňovat dokumentaci v rámci posudku byl oznamovatel výslovně upozorněn MŽP, viz níže. MZ nemůže ve svých doporučeních a požadavcích vyžadovat porušení zákona a i v případě, že by toto učinilo, nelze tato protizákonná doporučení ze strany zpracovatele akceptovat. Odpovědnost za zpracování posudku v souladu se zákonem nese zpracovatel bez ohledu na doporučení MZ.
- ve vztahu k ochrannému hlukovému pásmu (OHP) nebyla MZ požadována jeho změna, ale pouze objasnění velikosti OHP, odkaz na požadavek MZ je nepravdivý, dikce zákona rovněž striktně nevynechává rozsah OHP.
- srovnání stejným způsobem teoreticky vypočtených izofon roku 2006 a 2020 neřeší podstatu problému, na který upozorňuje veřejnost, protože se jedná zejména o rozpor mezi stavem izofon z roku 2006 a 2020 a autorizovaným měřením zjištěnými hladinami hluku v letech 2007 – 2010, které potvrdily dostatečný rozsah stávajícího OHP.

Zpracovatel v případě vyjádření MZ nepožadoval vrácení dokumentace k doplnění a v rozporu se zákonem dokumentaci sám doplnil a dokonce přepracoval nad rámec požadavku MZ.

## **3. Nevypořádání připomínek**

Přestože byl zpracovatel posudku upozorněn na chyby v připomínkách k doplněné dokumentaci, na nesplnění požadavků dotčených orgánů a nevypořádání připomínek, nepožadoval doplnění dokumentace. Přestože zpracovatel v rozporu se zákonem dokumentaci doplnil a přepracoval, je nadále neúplná.

## B) HODNOCENÍ ÚPLNOSTI A SPRÁVNOSTI DOKUMENTACE.

---

Zpracovatel posudku hodnotí dokumentaci jako úplnou a správnou, přitom nebyla zpracována v souladu se zákonem 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (zák. EIA) a neobsahuje dostatečné podklady a informace pro posouzení záměru a návrh stanoviska. Dokumentace měla být vrácena k řádnému doplnění nebo přepracování a uvedena do souladu s požadavky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“), dotčených orgánů i oprávněných připomínek veřejnosti.

Zpracovatel posudku opominul zejména následující vady dokumentace:

### 1) část posudku I

Jsou uvedeny nesprávné údaje pod názvem kapacita záměru. Údaje v posudku nepředstavují kapacitu záměru nebo cílovou kapacitu, jedná se pouze o „cílovou kapacitu záměru pro předpokládaný rok 2020“, tedy pouze o jakýsi provozní stav, který může být kdykoliv překročen. S otázkou kapacity záměru nemá tento provozní stav nic společného.

Kapacita záměru byla předmětem připomínek k dokumentaci i k doplněné dokumentaci, ty nebyly vypořádány. Uvedené kapacity i dle zpracovatele posudku nejsou kapacity maximální, ale pouze se „v rámci procesu EIA považují za maximální“.

Nejedná se o maximální kapacitu ani o kapacitu stanovenou na základě stanovení maximální únosnosti území pro daný záměr.

Nejedná se o kapacitu, která by byla projednána a schválena v rámci ÚPD, nebo odvozena od potřeb ČR, nebo vyplývala z PÚR ČR.

V celé dokumentaci, ani v posudku, není uvedeno, že deklarované parametry provozu k roku 2020 nebudou v následujících letech překročeny.

Z výše uvedeného je zcela zřejmé, že dokumentace stále neodpovídá zák. EIA a požadavku MŽP „jednoznačně stanovit maximální kapacitu a limity záměru“ na doplnění dokumentace, nebyly ani vypořádány připomínky veřejnosti k tomuto bodu. Toto pochybení je mimořádně závažné v souvislosti s neposuzováním únosnosti území v dokumentaci i v posudku.

### 2) část posudku II Posouzení dokumentace

#### a) Nesouhlasíme s vyhodnocením úplnosti dokumentace z těchto důvodů:

- nebyly splněny požadavky MŽP z roku 2008 na doplnění dokumentace a Ministerstva zdravotnictví (MZ) z roku 2010 na doplnění doplněné dokumentace, ani oprávněné připomínky občanů a obcí z roku 2010,
- dokumentace nemá dostatečnou vypovídací schopnost (viz požadavek MZ z 15.2.2010 na použití nových metod a postupů hodnocení vlivů),
- dokumentace byla ve fázi zpracování posudku doplňována a přepracována,
- porovnání variant nemůže být dostatečné, protože žádné varianty drah, jejich umístění nebo rozsahu provozu nebo rozložení provozu na drahách nebyly hodnoceny. Byly posouzeny pouze „varianty“ 2020-A a 2020-B, které se liší nikoliv v záměru, ale pouze v předpokládaném počtu obyvatel v území a které jsou porovnávány se stavem provozu a území v roce 2006. Nutno uvést, že rok 2006 není navíc stavem v době oznámení záměru jak požaduje zák. EIA. „Varianta“ 2020-A je navíc pro hodnocení zjevně zcela zbytečná – pracuje se stavem obyvatelstva k roku 2006 i pro rok 2020, tedy se situací, která již nikdy nemůže v roce 2020 nastat.

Stanovisko zpracovatele je nesprávné, což potvrzují připojené přílohy 5 a 6 posudku, které doplňují dokumentaci

**b) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.2.**

- zpracovatel přímo v posudku uvádí, že v dokumentaci nebyla stanovena maximální kapacita,
  - namísto konstatování pochybení však zpracovatel nepřipustně zavádí „pro další část procesu“ termín „maximální kapacita“ a to přejmenováním cílové kapacity záměru pro předpokládaný rok 2020,
  - zpracovatel namísto konstatování nedostatků upravuje záměr předkládaný v dokumentaci a to v jeho základních parametrech a posouvá se do role zpracovatele dokumentace,
  - zpracovatel objektivně nehodnotí, ale napravuje a omlouvá chyby oznamovatele,
- Stanovisko k tomuto bodu je nesprávné, neobjektivní a nelze jej akceptovat.

**c) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.5**

Z přehledu vývoje letiště v posudku i v dokumentaci je zcela zjevný nekoncepční a nepromyšlený rozvoj letiště v posledních cca 50 letech, kterému napomáhá v tomto smyslu zmatečné územní plánování. Namátkou lze z minulosti uvést:

- rozhodovalo se mezi výstavbou dráhy 04/22 a 06/24, zvolena výstavba 04/22, nyní uzavřena, protože v ose dráhy jsou Hostivice - investice zmařena,
- modernizovala se 13/31, nyní se zavírá, v ose je nyní kupodivu Praha - investice nevyužita,
- opět se projednává 06/24, která byla kdysi považována za horší řešení než 04/22 - nyní je to nejlepší řešení,
- ad hoc se stavěly terminály na 22 mil pasažérů, přestože kapacita drah je údajně menší a nová dráha nebyla projednána,
- výprodej pozemků pod novou dráhou a jejich opětovný nákup - zjevný ztrátový obchod,
- vlivem špatného územního plánování nejsou vymezeny plochy pro rozvoj letiště, v celém okolí se průběžně staví obytné domy,

Minulost dokládá potíže rozvoje letiště v zastavěném území, což se projevuje neustálými změnami dráhového systému při vynaložení nemalých finančních prostředků. Současný stav je v tomto směru dokonce ještě horší:

- PÚR nevymezuje rozvoj letiště,
- Zásady územního rozvoje Prahy neobsahují letiště ani jeho rozvoj,
- platný územní plán neobsahuje potřebné plochy pro výstavbu paralelní dráhy, nevymezuje rozvoj letiště,
- platný ÚP VÚC Pražského regionu předpokládá jiný záměr, než je posuzovaný v dokumentaci,
- procesem EIA se posuzuje záměr, který není vymezen v ÚPD Prahy,
- dokumentace neobsahuje aktuální vyjádření o vztahu k ÚPD, vlivem nedodržení lhůt pro vypracování posudku stanoviska příslušných úřadů neodpovídají skutečnému stavu ÚPD,

Z požadavku na oznámení záměru, které má obsahovat aktuální informaci o vztahu k územnímu plánování a z logiky věci lze předpokládat, že soulad s ÚPD je u podkladu pro územní rozhodování (EIA) téměř samozřejmostí, a že nikdo nebude absolvovat proces projednávání záměru dle stavebního zákona od konce, zvláště v případě, že se jedná o omezení práv na ochranu zdraví a majetku obyvatel. Navrhovat omezení těchto práv, aniž byl záměr řádně projednán procesem územního plánování, je nepřijatelné stejně jako zlehčování problému ze strany zpracovatele.

**d) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.I.8**

- není zřejmé, zda členění obcí do kategorií A – C je platné, zpracovatel se rozhodl, (posudek str. 63), že zmenší rozsah OHP,
- protizákonná změna dokumentace (konkrétně přílohy 16 dokumentace) v tak velmi závažné oblasti je nepřijatelná a nepřipustná

Zpracovatel měl konstatovat nesprávnost návrhu OHP a požadovat vrácení dokumentace a neměl

přístupovat k protiprávním změnám.

**e) nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.II.1 Ochranná pásma**

– zpracovatel účelově přeformulovává požadavky MŽP a MZ pouze na jakýsi základní požadavek rozpracování varianty k roku 2020, toto neodpovídá skutečným požadavkům dotčených orgánů,

– odkazuje se na podrobný návrh OHP v příloze 16 dokumentace,

Ve stanovisku k této části na str. 63 ale přitom zpracovatel přímo přepracovává dokumentaci – přílohu 16, a uvádí „bylo v rámci posudku provedeno zásadní zmenšení rozsahu navrženého OHP a byly nalezeny podmínky pro jeho jednoznačné vymezení“. K tomu je třeba uvést:

– přepracování dokumentace je zákonem zakázáno, zpracovatel posudku mění předloženou dokumentaci,

– v dokumentaci a v posudku jsou dvě různá OHP,

– navrhované OHP není řádně v posudku vyznačeno,

– dotčené orgány, veřejnost i zpracovatelé posouzení vlivů na zdraví se vyjadřovali a posuzovali jiné OHP než by mělo být nyní požadované dle posudku,

– zpracovatel nevyvrátil připomínky k nesprávnosti limitních izofon, které nadále neodpovídají posuzovanému rozsahu provozu,

– zpracovatel posudku není zcela zjevně obeznámen s podstatou OHP, kontrolou dodržování podmínek OHP a s dopady nejistoty měření hluku na vymezené OHP i jeho okolí,

– není zřejmé, jakou úvahou a jakým podnětem byl veden zpracovatel k přepracování návrhu OHP, protože tento požadavek nevyplývá z posouzení vlivů hluku na zdraví obyvatel ani není požadován MZ ve vyjádření z 15.2.2011 k dokumentaci, nevyplývá ani ze znění citovaného zákona,

– z hlediska obyvatel snižuje při zachování stejného leteckého provozu ochranu zdraví obyvatel, zejména s přihlédnutím k nejistotám měření a zachování délky OHP, která je rozhodující. Podrobněji v příloze 1 vyjádření.

Nesouhlasíme s návrhem OHP v dokumentaci ani s přepracováním návrhu OHP zpracovatelem, které znamená další snížení ochrany zdraví.

**f) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část B.II.4 Provoz – Letecká doprava**

– platí výhrady k neuvedení maximální kapacity, viz bod b),

– poznámka č. 2 na str. 71 posudku je nesprávná, MŽP nepožadovalo cílovou kapacitu, žádný takový pojem zákon EIA nezná,

Nesouhlasíme se stanoviskem k této části, které se vztahuje k leteckému provozu z důvodů uvedených v bodě b)

**g) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část C**

– zpracovatel opakuje v posudku nepravdivé tvrzení zpracovatele dokumentace, že hlukové zatížení není znečišťováním nebo poškozováním životního prostředí,

– únosnost záměru pro dané území, zejména z hlediska zdraví obyvatel, nebyla vůbec posuzována,

– zřízení OHP neznámá pro obyvatele menší hluk nebo vyřešení problémů s hlukem, zřízením OHP by byli trvale zbaveni části svých práv na ochranu zdraví a majetku,

– obyvatelé dotčení stavbou a provozem nyní žijí na území určeném dle platných územních plánů pro bydlení, rekreaci atp., žádná změna územních plánů není navrhována a umísťovat do takového území stavbu, která znehodnotí podmínky pro bydlení a odpočinek je nepřijatelné,

Zpracovatel nesprávně hodnotí dokumentaci a obhájí její nedostatky.

#### **h) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.1**

- tato část pouze přebírá závěry a stanoviska z dokumentace a z přílohy 1 posudku, kde jsou vlivy na zdraví hodnoceny nesprávně a na základě nedostatečných podkladů, blíže viz příloha 1 vyjádření.

#### **i) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.3.**

- zpracovatel neupozornil na nedostatečnost podkladů v hlukových studiích nutné pro posouzení vlivů na zdraví, na tuto skutečnost poukazuje zpracovatelka vyhodnocení vlivů v dokumentaci stěžuje a odůvodňuje tím nesprávnost (podhodnocení) jejich výsledků,

Hodnocení podkladů je nesprávné, dále k části Hluk z leteckého provozu uvádíme:

- vlivem časového prodloužení procesu EIA prakticky splývá stav v době uvedení do provozu se stavem k roku 2020, jejich srovnání ztrácí praktický význam, navíc termín uvedení do provozu předpokládaný v dokumentaci (2014) nelze dodržet, což je zcela zřejmé,
- správně uvedeno, že zhodnocení dopadů hluku by mělo vycházet z porovnání počtu obyvatel vystavených hluku v obou časových horizontech, ke škodě věci však toto při vyhodnocení vlivů na zdraví provedeno nebylo, zpracovatelka toto srovnání označila za „zavádějící“
- konstatuje se, že hodnocení je ovlivněno nárůstem obyvatel dle schválených územních plánů obcí – proč by se také nemělo stavět, jestliže je to na rozdíl od paralelní dráhy v souladu s ÚPD,

Srovnání stavů v době uvedení do provozu a k roku 2020 je zbytečné, podklady jsou neúplné a hodnotí se a srovnávají nesmyslná časová období a nesprávné stavy obyvatel.

#### **j) Nesouhlasíme se stanoviskem ke správnosti údajů v dokumentaci část D.I.9.**

Tvrzení, že se s paralelní dráhou v územních plánech počítá od 70-tých let lze popřít – paralelní dráha není ani v současném územním plánu a plochy pro bydlení jsou v okolí paralelní dráhy bez jakýchkoliv omezení nebo limitů. Jedná se tedy o rozpor s územním plánováním, nikoliv o počítání s dráhou, jak tvrdí zpracovatel.

### **3. K variantám záměru:**

- zpracovatel nedoložil, že by byla zpracována nějaká varianta záměru, pouze prezentuje úvahy desítky let staré o rozvoji letiště
- žádné varianty umístění, rozsahu provozu, rozložení provozu na dráhách nebyly nikdy provedeny, předkládaný záměr je stále předkládán jako jediné možné řešení,
- žádné varianty, přesuny dopravy ani změny charakteru letiště nebyly hledány ani prověřovány

Jedná se o zjevné nesplnění požadavku MŽP i nevypořádání připomínek k dokumentaci, stanovisko zpracovatele k tomuto nerespektování požadavku MŽP chybí.

## **C) ČÁST POSUDKU V – VYPOŘÁDÁNÍ OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI**

---

K vypořádání typických připomínek podáváme následující vyjádření:

### **1) Stanovení maximální kapacity**

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně a úplně z následujících důvodů:

- v dokumentaci není stanovena maximální kapacita,
- v dokumentaci není uvedena cílová kapacita, ale cílová kapacita záměru pro předpokládaný rok 2020, zpracovatel by měl respektovat dokumentaci,
- zpracovatel nemá oprávnění stanovovat maximální kapacitu, počet letadel, ... a

- přepracovávat dokumentaci, z jeho strany se nejedná o podmínky, ale změny záměru,
- pokud by se všechny záměry posuzovaly podle stavu v době uvedení do provozu či doby náběhu výroby, jak požaduje oznamovatel se souhlasem zpracovatele, asi by proces EIA ztratil smysl – každý by si vymyslel nějaký neškodný výchozí stav provozu,
  - nárůst provozu po roce 2020 není nikde vyloučen, zjevně k němu bude zejména z ekonomických zájmů docházet.

## 2) Problematika OHP a stanovení limitů území

Vypořádání připomínky nebylo provedeno správně zejména z následujících důvodů:

- zpracovatel není oprávněn přepracovávat dokumentaci záměru a měnit předkládaný záměr, jeho úkolem je posuzovat předložený záměr,
- nebyl vyřešen rozpor mezi snižováním nočního provozu a návrhem na prodlužování stávajícího OHP z důvodu nočního hluku,
- úvahy o rozdílu mezi izofonami 2006 a 2020 pouze odvádějí pozornost od podstaty problému,
- zpracovatel naprosto nepochopil podstatu nejistoty měření a její uplatňování při kontrole hluku, protože nejistoty měření jdou v jeho podání a návrhu OHP v neprospěch obyvatel,
- venkovní hluk není v OHP legislativně omezen z hlediska průměrných hladin ani maximálních hladin a to v denní a noční době, vlivem nejistot měření na hranici OHP není v tomto směru pro obyvatele nic jisté,
- ohledně podmínek pro rozšíření OHP na str. 123 lze konstatovat, že požaduje blíže nespécifikovanou optimalizaci provozu, která by se „vešla“ do limitních izofon. Taková optimalizace může vést k přerozdělení provozu mezi dráhy oproti deklarovanému stavu v dokumentaci, ke kterému se vyjadřovala veřejnost.
- Zpracovatel neustále opakuje, že se sníží noční hluk, ale stejně razantně trvá na prodloužení OHP z důvodu nočního hluku. Zjevný rozpor, jedno z tvrzení prostě nemůže být pravda.
- Informace o legislativě, že dle zákona 258/2000 Sb. musí být OHP vyhlášeno v rozsahu limitní izofony, v tomto případě pouze teoreticky a zjevně špatně vypočtené, jsou klamání veřejnosti, přesvědčit se lze přímo v zákoně.

Závěrem lze konstatovat, že pokud byl návrh OHP navržen nesprávně, měla být dokumentace vrácena k přeprocování. Typická připomínka nebyla řádně vypořádána.

## 3) Problematika posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví

### ad c) nárůst počtu obyvatel s kardiovaskulárními onemocněními

K odhadům počtu různých onemocnění je nutno uvést.

- nejsou hodnocena všechna rizika spojená s nadlimitním hlukem, jde pouze o výběr některých onemocnění,
- celospolečensky přijatelné riziko ohrožení zdraví je stanoveno nařízením vlády 148/2006 Sb., které zahrnuje veškeré faktory a stanovuje přijatelnou míru zátěže, zpracovatel zohledňuje pouze některá rizika a hodnocení není úplné,
- doplnění dokumentace bylo provedeno v rozporu se zákonem, veřejnost se s ním nemohla řádně seznámit,
- neúplnost podkladů je problém oznamovatele, nelze jím omlouvat nedostatečnost vyhodnocení,

### ad f) Vnášení leteckého hluku do nových oblastí

Typická připomínka nebyla vypořádána, účinek hluku v nově zasažených oblastech nebyl dostatečně vyhodnocen.

### ad f) Únosnost vlivu hluku na veřejné zdraví

Posouzení únosnosti záměru pro dané území nebo při neznámé kapacitě záměru posouzení maximální únosnosti území pro daný záměr nebylo provedeno v dokumentaci ani v posudku,

přestože

- ve stanovisku MŽP k dokumentaci je požadavek „stanovit maximální únosnost území ... ve vazbě na kapacitu záměru“,
- posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví uvádí cíl „zhodnotit míru únosnosti území“,
- podstatou celého procesu EIA je zjevně právě posouzení, zda předkládaný záměr nepřekračuje únosné zatížení území,

Zásadní vadou dokumentace i posudku je neposouzení únosnosti záměru pro lidské zdraví, které zpracovatel dokumentace a posudku pouze nahrazuje procesem hodnocení rizik, pro který nejsou v legislativě stanovena pravidla ani deskriptory. Proces hodnocení rizik může být považován za doplněk hodnocení vlivů na zdraví dle zák. 258/2000 Sb., nikoliv za jeho náhradu a skutečně se jedná o „akademický proces“ který sám zpracovatel degraduje výroky např. „vhodné pro základní výzkum“, „méně vhodné pro potřebu jednoznačných závěrů procesu EIA“, méně pochopitelný pro veřejnost“, Předložený proces hodnocení rizik nevytvořil podklady pro posouzení únosnosti záměru dle zák. 258/2000 Sb. ani nebyl dle tohoto zákona hodnocen. Toto je zcela zjevné z následujícího:

- hodnocení vlivů na zdraví nepracuje s deskriptory dle zákona 258/2000 Sb.,
- hodnocení neobsahuje žádný údaj o tom, kolik obyvatel žije a mělo by žít na území zasaženém nad limitním hlukem dle zák. 258/2000 Sb., a v jaké míře budou zasaženi tímto hlukem,

#### **Orgány ochrany zdraví nejsou schopny posoudit záměr dle platných předpisů.**

V posouzení vlivů na zdraví se zpracovatel pokouší vytvořit nový ukazatel přijatelné míry zdravotních rizik. Jeho úvahy jsou ovšem z hlediska platné legislativy zcela nezávazné, zatížené nejistotami a chybami včetně neúplnosti zohledněných rizik a nevyplývá z nich ve vztahu k únosnosti území naprosto žádný závěr. Proč nebylo provedeno posouzení dle platných deskriptorů v nařízení vlády č. 148/2006, které dle slov zpracovatele stanovují pro ČR „celospolečensky dostupné a únosné riziko“ a „jsou stanoveny v souladu s doporučením WHO“ nebylo v rámci posudku objasněno. Zpracovatel tedy dokonce sám konstatuje, že máme stanovenou míru únosného rizika na světové úrovni, ale přesto toto vyhodnocení nebylo provedeno a je uváděno, že nelze provést. Jedná se o závažné pochybení zpracovatele posudku a také nevypořádání připomínek.

Otázku únosnosti záměru na lidské zdraví se zpracovatel pokouší vyřešit zcela nesprávnou interpretací zákona o životním prostředí: „Přestože dle dikce tohoto zákona není hluk uvedenou složkou životního prostředí, lze na základě výše uvedeného konstatovat, že se předpokládá plnění hygienických požadavků a tedy nelze ani hypoteticky usuzovat, že dojde k poškození životního prostředí a z tohoto důvodu nebude překročeno únosné zatížení území“.

#### **4) Prověření dalších variant**

Žádné varianty uspořádání drah ani varianty provozu na drahách, které by umožnily minimalizaci dopadů na okolí nebyly po dobu 5 let procesu EIA hledány, posuzovány, stejně jako nebyly hledány v rámci stávající ani navrhované územně plánovací dokumentace. Nebyl splněn požadavek MŽP a veřejnosti, typická připomínka nebyla řádně vypořádána.

#### **5) Problematika překročení hlukových limitů**

Vypořádání připomínky obsahuje citaci zákona, ale neřeší podstatu problému – zbavení obyvatel práva na ochranu zdraví a majetku. Zpracovatel pro tento zásah do lidských práv nemá naprosto žádnou oporu v územních plánech, není řádně odůvodněn, nejsou uvedeny podmínky vyvlastnění části práv, kompenzace majetkové a zdravotní újmy, ... Zpracovatel opominul, že lidé nechtějí stavět na letištní ploše, ale naopak letiště zamýšlí způsobit hluk v oblastech určených pro bydlení. Postup je zcela v rozporu s principy stavebního zákona a územního plánování.

Typická připomínka nebyla řádně vypořádána.



## 6) Soulad s územně plánovací dokumentací (ÚPD)

nesouhlasíme s tvrzením, že záměr který je spojen s omezením práv na ochranu zdraví, životního prostředí a majetku lze projednávat jako podklad pro územní řízení či opatření obecné povahy bez souladu s ÚPD

Typická připomínka nebyla vypořádána, zpracovatel neověřil aktuální stav v území, nesprávnosti vznikly i v souvislosti s nedodržením zákonných lhůt pro zpracování posudku.

## 7) Vyhodnocení kumulativních jevů

Toto vyhodnocení nebylo provedeno, typická připomínka nebyla správně vypořádána.

## 8) Limity hluku a znečišťování životního prostředí

Zjevné nepravdy:

- životní prostředí nejsou jen složky ovzduší, ...a energie, ale zákon říká jasně – je to vše, co vytváří přirozené podmínky existence organismů včetně člověka.
- vytváření hluku provozem letadel by nemělo být dle zpracovatele znečištěním životního prostředí - zákon uvádí, že poškozováním životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy.

Máme tedy lidskou činnost, znečišťuje životní prostředí, máme i zvláštní předpis, máme také míru stanovenou nařízením vlády a přesto zpracovatel tvrdí, že MŽP nepřísluší posuzovat vliv hluku na životní prostředí z hlediska únosnosti a že překročení limitů hluku neznamena překračování únosného zatížení. Posouzení únosnosti záměru z hlediska zdraví by mělo být úplně samozřejmé i při neexistenci všech zákonů. Žádáme vysvětlit argumentaci zpracovatele, typická připomínka nebyla vypořádána.

## D) DOPLNĚNÍ DOKUMENTACE ZÁMĚRU

---

Doplněná dokumentace záměru byla předložena 4.1.2010 a byly k ní uplatněny zcela zásadní připomínky ze strany dotčených orgánů i veřejnosti, které zpochybnily správnost a úplnost vyhodnocení vlivů záměru na zdraví obyvatel.

Rozsah nedostatků a chyb v doplněné dokumentaci projednávané v roce 2010 byl i pro zpracovatele posudku zjevně takový, že nebyly řešitelné bez doplnění dokumentace, což je postup jasně definovaný v zákoně č. 100/2001 Sb. - dokumentace se v zákonem stanovené lhůtě vrátí oznamovateli a opět předloží veřejnosti k připomínkování. Zpracovatel posudku dokumentaci, tak jak mu ukládá zákon, nejen nevrátil, ale sám přistoupil k doplnění a přepracování dokumentace v rámci posudku. Doplnění dokumentace je zjevné, jedná se zejména o přílohy posudku č. 5 a 6, deklarované jako „*přílohy v samostatných svazcích*“.

Zákonem stanovený postup byl ze strany zpracovatele posudku i dokumentace porušen, v rámci předkládaného posudku došlo k přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel, jedné z naprosto zásadních věcí pro rozhodování o záměru.

Zpracovatel posudku doplňoval posuzovanou dokumentaci záměru, přestože tento postup zákon o posuzování vlivů na životní prostředí výslovně zakazuje. Zpracovatel posudku posuzoval dokumentaci doplněnou, tedy jinou, než která mu byla předána MŽP a která byla připomínkována ze strany veřejnosti a dotčených orgánů.

## E) NEVYMEZENÍ ZÁMĚRU V ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI

---

Posuzovaný záměr a jeho rozsah není vymezen ve schváleném Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy ani v Zásadách územního rozvoje Prahy a je v rozporu s platným územním plánem VÚC Pražského regionu, údaje v dokumentaci jsou nepravdivé. Již z tohoto důvodu nemělo být zpracovatelem navrženo kladné stanovisko k záměru.

## F) DODATEČNÉ VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK ZA OZNAMOVATELE

---

Zpracovatel vypořádal v posudku vyjádření k dokumentaci z roku 2007, která měla být vypořádána v souladu s požadavkem MŽP již v doplněné dokumentaci z roku 2009. Místo vrácení dokumentace k doplnění v souladu se zákonem EIA se zpracovatel po třech letech pokusil napravit nedostatky doplněné dokumentace sám.

## G) NEDOSTATKY VE VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

---

příloha 5 neodstraňuje nedostatky v hodnocení vlivů na zdraví obyvatel. Jedná se např. o následující problémy v hodnocení vlivů na zdraví obyvatel:

### 1. Neznalost rozsahu záměru, jeho okolí i vývoji území

#### a) nedostatečné podklady o území

zpracovatel posudku a ani dokumentace nevymezují a neomezují rozvoj a kapacitu letiště po roce 2020, rozšíření letiště o paralelní dráhu není zaneseno v Zásadách územního rozvoje a v Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy, přičemž se jedná o dlouhodobý záměr na 50 a více let s potenciálem navýšení na 400 000 a více pohybů za rok. Vládou ČR, Středočeským krajem ani Hlavním městem Prahou nejsou jakkoli upřesněny požadavky na kapacitu letiště, které by po řádném projednání v rámci Zásad územního rozvoje a Územního plánu Prahy odůvodnily zásah do práv na ochranu zdraví a do vlastnických práv obyvatel v okolí letiště.

#### b) Nedostatečné a zmatečné vymezení záměru v dokumentaci:

- zpracovatel posudku a dokumentace připouští zvyšování počtu obyvatel zasažených leteckým hlukem v rámci celého navrhovaného OHP a jeho okolí bez ohledu na zdravotní rizika a přesouvá odpovědnost na hygienické orgány,
- jednoznačný požadavek MŽP na stanovení maximální kapacity záměru nebyl v dokumentaci opět splněn. Nadále se posuzuje „cílový stav provozu k roku 2020“, tedy nejmenší možný provoz několik měsíců po zprovoznění nové dráhy. Letiště s dvěma paralelními drahami a jednou příčnou se zajisté nebuduje na stav provozu k roku 2020. Jedná se o dlouhodobý záměr s neomezeným provozem na desítky let.
- obyvatelé a obce jsou 5 let informováni o návrhu OHP, který byl posudkem změněn, bez projednání s veřejností a s obcemi, změna návrhu vymezení OHP v rámci posudku je nepřipustná a mate veřejnost, nový "návrh vymezení OHP" není v posudku ani vyznačen,
- nadále přetrvává nedostatek podkladů z hlukových studií o nižších hladinách hluku, zpracovatelka tak nemá k dispozici úplné podklady pro hodnocení vlivů na zdraví.

### 2. Nesoulad s ÚPD

Dokumentace a platný ÚP VÚC vymezují co do rozsahu a organizace provozu dva zcela rozdílné záměry.

### 3. Zpracovatelka nehodnotí OHP z hlediska ochrany obyvatel

#### a) nepřijatelné snížení ochrany zdraví obyvatel

Posudek v rozporu se zákonem přepracovává dokumentaci záměru a mění navrhovaný rozsah Ochranného hlukového pásma (OHP), viz str. 63 posudku s jednoznačným textem zpracovatele. Posudek mění návrh z dokumentace a zmenšuje OHP výhradně na plochu ohraničenou vypočtenými teoretickými limitními izofonami, které jsou v rozporu se skutečným a měřením potvrzeným stavem.

Návrh zpracovatele znamená snížení ochrany obyvatel před hlukem, protože provozovatel ani hygienické stanice nejsou schopni garantovat nepřekročení limitní hladiny hluku za hranicí OHP.

Při stanovené nepřesnosti měření leteckého hluku +/- 3 dB nelze vyloučit překročení hluku za hranicí OHP a to až ve vzdálenosti řádově km od hranice OHP. Ve smyslu dopisu Ministerstva zdravotnictví ze dne 23. 7. 2007 č.j. 32.0-21.6.2007/23679, kde je jednoznačně v otázkách vydávání stanovisek KHS uvedeno, že nejistota měření musí jít i na základě jednání v této věci dne 9.2.2007 na Min. zdravotnictví k tíži žadatele (viz příloha s kopií dopisu Veřejnému ochránci práv), je takto vymezené OHP nepřípustné, nejistoty měření jdou k tíži obyvatel.

Z hlediska ochrany zdraví je ponechán návrh OHP, ať již původní nebo přepracovaný, ze strany zpracovatelky bez povšimnutí, přestože právě rozsah a podmínky OHP jsou z hlediska zdraví obyvatel zcela zásadní a přepracovaný návrh OHP jde proti zájmům obyvatel. Aby bylo možné garantovat hluk mimo OHP pod 50 dB, musela by být závazně uplatněna podmínka, že při kontrole dodržení hlukových limitů při měření hluku na hranici OHP nelze překročit hladinu hluku 47 dB v noci resp. 57 dB ve dne

–

Ani tato podmínka by však v návrhu OHP nezohlednila maximální hladiny hluku v noci a jejich negativní vliv na spánek obyvatel a to i mimo OHP.

#### **b) Nejistoty výpočtu, měření i metodiky jdou v neprospěch zdraví obyvatel**

Pochybnosti a nejistoty zpracovatele, nedostatečné podklady, neúplná metodika, včetně nejistoty měření hluku jdou v neprospěch ochrany zdraví, veškerá rizika matematických modelů, odhadů, ... jdou zmenšením OHP v neprospěch obyvatel. Zmenšení OHP při stejných parametrech provozu bylo provedeno v příčném směru, délka OHP rozhodující pro rozsah provozu zůstala v podstatě zachována. Zpracovatelka zcela ignorovala fakt, že při tomto návrhu OHP, stávající legislativě a způsobech měření hluku dává návrh provozovateli k dispozici dvojnásobnou kapacitu dráhového systému proti posuzovanému stavu. Nejistota měření +/-3db představuje, převedeno na počet letů, dvojnásobek vypočteného množství pohybů, tedy astronomické číslo 550 000 pohybů za rok, aniž by provozovatel porušil hygienické limity hluku. Porušení limitů by bylo zjištěno až při naměření hladin hluku 53,01 dB resp 63,01 dB ve dne na hranici OHP .

#### **4. Nepřezkoumatelnost dokumentace**

Z dokumentace není zřejmé, která část platí, která byla přepracována a která nahrazena, co je doplnění. Přepracování a doplnění je v rámci posudku zákonem zakázáno stejně jako účast zpracovatele dokumentace na zpracování posudku.

#### **5. Opominutí a podcenění maximálních hladin hluku**

Zpracovatel nehodnotí maximální hladiny hluku a nevěnuje potřebnou pozornost úrovni hladin pod Ln, Laeq do 50 dB, přestože i tyto hladiny hluku pro obyvatele znamenají, že v noci v tomto území přeletí kolem 25 letadel o maximálních hladinách 70 – 80 dB a jednorázový hluk ve vnitřních prostorách staveb tedy v noci i při zavřených „protihlukových“ oknech může dosahovat hodnot kolem 40 dB. Maximální hladiny hluku v noci jsou evidentně nejvíce rušivý a zdraví škodlivý prvek leteckého provozu, přesto nejsou v rámci dokumentace a posudku řešeny. Maximální hladiny hluku jsou deskriptor doporučený směrnicí EU právě pro hodnocení nočního hluku. Nebyly však brány v potaz ani při přepracování návrhu OHP zpracovatelem posudku.

#### **6. Závěr přílohy 5 posudku „PARALELNÍ RWY 06R/24L-PRAHA RUZYŇ“– Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, 20 /Ing. DP/2009**

### **H) NEPOSOUZENÍ UNOSNÉ MÍRY RIZIK**

V celé dokumentaci i v posudku chybí vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, přestože je tento zákon velmi často citován. Nebylo provedeno jednoznačné vyhodnocení, zda záměr splňuje platné hygienické limity či nikoliv, případně v jakém rozsahu,

kolik obyvatel bude takto postiženo a zda je překročení hygienických limitů přípustné či nikoliv a za jakých podmínek. Veškeré údaje o vlivech na zdraví jsou vztahovány k deskriptorům, pro která není v ČR stanovena celospolečensky únosná míra ohrožení zdraví, posudek dokonce výslovně uvádí, že nehodnotí hygienické limity, které tuto míru ohrožení zdraví v ČR stanovují.

Vzhledem k tomu, že pro orgány hygienické služby nejsou relevantní teoretické modely ani akademické úvahy o dílčích vlivech hluku, ale pouze zákonem stanovené limity a ukazatele, dokumentace neposkytuje dostatek podkladů pro vyjádření příslušných orgánů ochrany zdraví ani neposkytuje podklad pro případná další řízení. Autoři se nad rámec zákona zabývají vědeckými problémy a nejistotami všeho druhu, ale základní posouzení dle platných hygienických limitů provedeno nebylo. Právě hygienické limity jednoznačně a závazně stanovují celospolečensky přijatelnou úroveň zdravotních rizik a není důvod je jakkoliv nahrazovat nezávažnými teoriemi vytvořenými na základě chybných vstupních dat. Navrhovaný vznik OHP totiž rozhodně neznamená, že pro tyto obyvatele v OHP by měla platit jiná kritéria pro hodnocení zdravotních rizik z hlukové zátěže.

Většina teorií o vlivech a různých účincích na zdraví byla nebo měla být zohledněna při přípravě hlukových limitů dle nařízení vlády 148/2006, které souhrnně stanovují přijatelnou míru ohrožení lidského zdraví ať již v okolí letiště nebo komunikace. Z tohoto pohledu není vůbec zřejmé, proč se zpracovatelé pouštěli do složitých hodnocení, které nevedly a ani nemohly vést k žádným praktickým závěrům.

## I. POSUDEK NA POSOUZENÍ VLIVU HLUKU na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplněk z dubna 2010

(příloha 1 posudku, vzhledem k množství různých posudků dále jen „posudek na posudek“)

- synergie hluku nebyla řádně hodnocena, přestože jsou zde přetíženy komunikace všech tříd včetně plánovaného okruhu kolem Prahy,
- zpracovatel uvádí, že i při dodržení limitů hluku je 20% obyvatel rušeno leteckým provozem ve spánku a že se před tímto rušením nelze chránit, dále uvádí **podcenění vlivů u nižších hladin nočního hluku**, žádné závěry však z toho nejsou vyvozeny,

### 1. Charakterizace rizika

Není zřejmé, proč jsou použity nové ukazatele zdravotních rizik. Za tímto účelem byly z hlediska celospolečensky přijatelných rizik vytvořeny v ČR limity hluku, které právě přijatelnou míru zátěže a zdravotních rizik upravují. Dále:

- **noční hladiny pod 45 dB**, označené zpracovatelem jako rušivé, nejsou zahrnuty do hodnocení,
- píše se o variantách, které nejsou variantami, **nemožná varianta bez nárůstu obyvatel je označena jako příznivější**,
- zpracovatel uvádí, že **snaha o přesné vyjádření rizik se „příliš nepovedla“**, doporučuje pouze relativní vyjádření v % nárůstu onemocnění. proč by měla být procenta lepší než absolutní čísla vypočtená z těchto procent, není zřejmé,
- uvádí na str. 10, že **nejsou zahrnuty osoby v pásmech pod 45 dB**, a že tedy ani procenta vlastně nejsou správná.

Jedná se o dílčí, neúplné charakteristiky rizik zatížené řadou nejistot.

### 2. Analýza nejistot

Pochybnosti o správnosti uvedené v připomínkách k dokumentaci nebyly vyvráceny, ale naopak:

- **nejistota u hodnocení synergie? - synergie nebyla provedena,**

## J) NEAUTORIZOVANÉ ČÁSTI POSUDKU

---

Přílohy č. 3 a 4 jsou bez uvedení zpracovatele, objednatele, data zpracování, podpisu a nespĺňují tedy ani základní požadavky na součást posudku.

## K) NÁVRH STANOVISKA

---

Nedostatky v dokumentaci a v posudku se projeví i na nesprávnosti navrhovaného stanoviska:

1. Navržené stanovisko je neobjektivní, protože zpracovatel postupoval v průběhu zpracování posudku v rozporu se zákonem a nedovoleně se snažil částečně napravit chyby v dokumentaci.
2. Veškeré „garance, doporučení, podmínky, omezení ... v záměru stejně jako celé vyhodnocení vlivů a posudek jsou omezeny rokem 2020, stav po roce 2020 stanovisko neřeší, v případě dlouhodobého záměru nemají taková omezení a sliby praktický význam.
3. Časově omezené podmínky provozu jsou nepřesné a vzájemně rozporuplné, například v případě nočního provozu se uvádí:
  - max. počet plánovaných letů 40 za noc, (což samozřejmě připouští libovolné překročení o neplánované lety),
  - letecký provoz omezen na 5% maximálního počtu pohybů v charakteristickém dni, (toto neřeší stav po roce 2020, charakteristický den se stane proměnnou veličinou),
  - letecký provoz bude plánován tak, aby nedošlo k překročení hlukové kvóty. Pojem „hluková kvóta“ česká legislativa nezná, ale je zřejmě odvozován od podmínky nepřekročení hluku za hranicí OHP, které má být právě z důvodu nočního hluku prodlouženo. Je zjevné, že počet letů za jednu noc není nadále stanoven, není zřejmé, která podmínka je rozhodující a že po roce 2020 nebude z uvedeného platit nic.
5. Stanovisko uvádí, že teprve následně budou stanoveny příletové a odletové tratě a upraveny způsoby vzletu. Přesto navrhuje vytyčit naprosto přesně OHP dle matematických modelů v osách drah a bez ohledu na maximální hladiny hluku. Pokud není stanovena vymahatelná podmínka, že se bude létat výhradně v osách drah s maximální koncentrací hlukové zátěže a bez ohledu na to, co je pod osou dráhy za území, je celý posudkem doporučený návrh OHP z hlediska ochrany zdraví zcela nesmyslný.
6. Kompenzační opatření jsou nekonkrétní a nedostatečná, není zohledněno poškození životního prostředí, zvýšení zdravotních rizik, omezené užívání nemovitostí.



*Ing. Miloš Růžička*  
starosta MČ Praha – Dabčice