

Usnesení Zastupitelstva MČ Praha-Suchdol

č.j. 20/12/2010

ze dne 11.2. 2010

ZASTUPITELSTVO MČ PRAHA-SUCHDOL

1) n e s o u h l a s í

s dokumentací vlivů záměru "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně, 12/2009" na životní prostředí, posuzované podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů,

2) s c h v a l u j e

přípomínky městské části Praha-Suchdol k dokumentaci vlivů záměru „Paralelní RWY 06R/2 4L, letiště Praha Ruzyně, 12/2009” na životní prostředí (dokumentace EIA):

a) Zastupitelstvo městské části Praha-Suchdol požaduje dodržování hygienických hlukových a emisních limitů na území městské části Praha-Suchdol, které je vymezeno stávající obytnou zástavbou a areálem České zemědělské univerzity, resp. které je dle nyní platného územního plánu označené jako území čistě obytná, všeobecně obytná či území vysokoškolské.

b) Zastupitelstvo městské části Praha-Suchdol nesouhlasí s vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště na obytnou zástavbu zastavěném území městské části Praha-Suchdol, protože v něm nemají být dodržovány zákonné hygienické hlukové limity v souvislosti s návrhem rozšíření letiště v Praze-Ruzyni o paralelní dráhu.

c) Zastupitelstvo městské části Praha-Suchdol nesouhlasí s rozšířením ochranného hlukového pásma letiště pro stávající hlavní dráhu 06L/24R na obytnou zástavbu zastavěném území Městské části Praha-Suchdol, protože v něm nemají být dodržovány zákonné hygienické hlukové limity.

d) Zastupitelstvo městské části Praha-Suchdol nesouhlasí s návrhem režimů v ochranném hlukovém pásmu uvedeném ve zprávě Techson (*T/Z-221/08-hlukové zóny a návrh ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně pro letecký provoz s dvojicí paralelních RWY06R/L 24R/L, aktualizace říjen 2009- str. 16, 17*), která tvoří přílohu 16 dokumentace EIA, protože omezují nakládání obyvatel se svým majetkem a tím zasahují do základních práv a svobod občanů žijících na území městské části Praha-Suchdol.

e) Zastupitelstvo městské části Praha-Suchdol na základě výhrad k dokumentaci uvedených v příloze tohoto usnesení konstatuje, že oznamovatel společnost Letiště Praha, a.s. nesplnil v předložené dokumentaci všechny požadavky Ministerstva životního prostředí na doplnění dokumentace vlivů záměru na životní prostředí, uvedené v dopise ministerstva zn. 21550/ENV/08 ze dne 13.3. 2008, a nepředložil řádně zpracovanou dokumentaci EIA.

f) Zastupitelstvo městské části požaduje, aby Ministerstvo životního prostředí vydalo k předložené dokumentaci EIA negativní stanovisko dle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Souhlas návrh. výboru:

Podpis ověřovatele:

Podpis starosty MČ

I když byla předložená dokumentace EIA zpracována neúplně a nedostatečně, přesto prokazuje, že záměr „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně, 12/2009“, který spočívá

- ve zvýšení kapacity letiště výstavbou paralelní dráhy;
- v rozšíření ochranného hlukového pásma na oblast s obytnou zástavbou;
- v podstatě neomezeném navyšování leteckého provozu, především nočního

by způsobil zejména ohrožení zdraví lidí, zhoršil by životní prostředí nad únosnou míru a vedl by k omezování práv nakládání obyvatel se svým majetkem, tím by jednoznačně došlo k porušování základních práv a svobod občanů žijících na území městské části Praha-Suchdol.

2) u k l á d á

starostovi MČ zaslat vyjádření Zastupitelstva městské části Praha-Suchdol v termínu do 15. února 2010 oznamovateli.

Příloha k usnesení zastupitelstva MČ Praha-Suchdol č.j. 20/11/2010 ze dne 11.2.2010, výhrady k dokumentaci záměr „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně, 12/2009“

a) Dokumentace EIA neobsahuje údaj o kapacitě záměru dle zákona 100/2001 Sb. v platném znění ani jiné informace o konečném rozsahu letiště Praha Ruzyně, údaj o cílové kapacitě k roku 2020 ve výši 274,5 tis startů a přistání za rok nelze považovat za kapacitu záměru dle zákona 100/2001 Sb. Na dvou paralelních dráhách je technicky možné uskutečnit i dvojnásobný počet pohybů.

b) Dokumentace EIA neobsahuje posouzení únosnosti záměru v území z hlediska jeho vlivu životní prostředí. Konstatování uvedené např. v kap. C.3. *Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení dokumentace EIA, že „Únosné zatížení prostředí nelze vztáhnout k problematice hlukové zátěže (zejména z leteckého provozu). Zde je třeba upozornit, že limity hluku, a letecký provoz nevyjímaje, nejsou stanoveny jako limity znečištění životního prostředí, ale jako limity, při jejichž překročení může dojít k ohrožení zdraví, nikoliv k poškození životního prostředí. Toto konstatování logicky vyplývá i ze skutečnosti, že problematika hluku není v gesci Ministerstva životního prostředí, ale Ministerstva zdravotnictví. Překročení hlukových limitů se řeší podle zvláštních předpisů Ministerstva zdravotnictví na ochranu veřejného zdraví a tento stav nelze zahrnovat do poškozování životního prostředí.“* odporuje např. §1 zák. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví je uvedeno:

„Tento zákon zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje

a) práva a povinnosti fyzických a právnických osob v oblasti ochrany a podpory veřejného zdraví,

b) soustavu orgánů ochrany veřejného zdraví, jejich působnost a pravomoc,

c) úkoly dalších orgánů veřejné správy v oblasti hodnocení a snižování hluku z hlediska dlouhodobého průměrného hlukového zatížení **životního prostředí.**“

c) Dokumentace EIA nestanovuje meze pro růst letiště z pohledu vlivu na životní prostředí a zdraví lidí žijících v okolí letiště a nehodnotí záměr jako dlouhodobý (hodnocen je pouze stav cca 6 let po uvedení záměru do provozu).

d) Dokumentace EIA nerespektuje a neuplatňuje doporučení WHO na ochranu obyvatel před nadměrným hlukem, např:

- v případě. leteckého hluku je třeba hodnotit i L_{Amax} nebo hladinu hlukové expozice (SEL) nejhluchnější hlukové události a zároveň počet těchto událost;

Souhlas návrh. výboru: -----

Podpis ověřovatele: -----

Podpis starosty MČ -----

- hladina hluku v noční době L_{noc} , by neměla v okolí staveb přesáhnout hodnotu 42 dB;
- v interiérech budov by hodnoty L_{Amax} neměly přesáhnou hodnoty 42 dB, protože od této hodnoty narůstá počet vědomých probuzení. Prahová hodnota L_{Amax} pro zvýšenou frekvenci samovolných pohybů během spánku a pro změny spánkového rytmu je 32 dB. Počet těchto událostí by neměl být větší než 10-15 za noc, tj. 8 hodin,
- při hodnocení zdravotních rizik u nových projektů např. dálnic, železnic, letišť nebo v plánování je doporučeno použít cílovou hladinu $L_{noc} = 40$ dB

V dokumentaci EIA, v příloze 20, na str. 21 je uvedeno: „V případě nové RWY na Letišti Praha Ruzyně se však nejedná o „vnešení“ nového zdroje hluku do území, resp. do území dosud hlukově nezasaženého, ale o rozšíření stávajícího provozu s cílem snížit expozici hlukem v noční době, což je v souladu se závěry doporučení WHO“.

Toto konstatování je ovšem naprosto v rozporu se skutečností, neboť záměr posuzovaný v dokumentaci EIA nezvyšuje kapacitu či provoz letiště úpravou stávajícího dráhového systému, ale dokumentace popisuje záměr, který zvyšuje kapacitu a provoz letiště výstavbou zcela nové dráhy a který navrhuje více jak dvojnásobný zvětšení ochranného hlukového pásma (OHP). Rozšířené OHP by mělo zahrnout velké území, které je nyní v souladu s územním plánem určeno k obytné funkci. Po zprovoznění nové dráhy by mohlo vzniknout letiště s kapacitou drah přes 400 tisíc pohybů za rok (viz. kapacity podobných evropských letišť se dvěma paralelními drahami Gatwick /1 dráha kratší než v Ruzyni/ či La Guardia /2 dráhy 4/22,13/31/), přičemž v dokumentaci EIA je deklarována cílová kapacita k roku 2020 na 274,5 tisíc pohybů za rok. Tento záměr by zcela jednoznačně a prokazatelně vnesl hluk do území nyní leteckým hlukem nezasažených.

Dokumentace EIA nedoložila nezbytnost navyšování nočního provozu, a navíc noční hluk na stávajícím dráhovém systému lze snížit bez potřeby výstavby nové dráhy optimalizací a zejména respektováním omezení provozu v platných územních rozhodnutích, kterými jsou vydána stávající ochranná hluková pásma.

Je naprosto nepochopitelné tvrzení zpracovatele dokumentace EIA i oznamovatele, že nová dráha umožní snížit hluk v noci, ale přitom záměr navrhuje rozšíření ochranného pásma a i prodloužení ochranného pásma u stávající hlavní dráhy z důvodu nočního hluku do oblasti se stávající obytnou zástavbou.

Sama dokumentace EIA tak zcela jednoznačně prokazuje, že záměr by zasáhl zcela nově několik tisíc obyvatel nadlimitním hlukem a zcela nesprávně tak hodnotí situaci po výstavbě dráhy a **připouští ohrožení zdraví obyvatel nad rámec doporučení WHO i limitů hluku dle nařízení vlády 148/2006 Sb.**

e) Dokumentace EIA a ani jiné doklady neobsahují závazné omezení nočního provozu.

V dokumentaci EIA je pouze odkazováno na garanci generálního ředitele, či na deklarativní stanovení počtů nočních letů. Dle stávajících platných předpisů je jediným omezujícím faktorem navyšování počtu letů a tím i hlukové zátěže pouze hranice ochranného hlukového pásma (OHP), za kterou nesmí docházet ve venkovním prostoru k překračování hygienických limitů hluků. Dokumentace EIA ovšem popisuje záměr, který právě z důvodu nočního provozu navrhuje rozšíření a prodloužení OHP na území Suchdola o cca 2,3 km, což by umožnilo navýšení nočního provozu až na dvojnásobek současného stavu.

f) Dokumentace EIA uvádí nepravdivé údaje o souhlasu obcí a městských částí s hranicí nového ochranného hlukového pásma. V tištěné formě dokumentace je zařazen dopis min. zdravotnictví společnosti Letiště Praha, a.s. ze dne 30. 10. 2009 č.j. 49902/2009-OVZ-32.3.-19.10.09 a v něm je mimo jiné uvedeno:

„1. Oceňujeme, že v rámci dosažení shody ve vedení hranice nového ochranného hlukového pásma se všemi dotčenými obcemi a městskými částmi hl.m. Prahy respektujete požadavky Souhlas návrh. výboru:

Podpis ověřovatele: _____
 Podpis starosty MČ _____

vyplývající z platných územních plánů dotčených subjektů a usnesení jednotlivých zastupitelstev, z čehož vyplývá, že území ochranného hlukového pásma v katastrálních územích dotčených subjektů bude ve většině lokalit větší než území vytčené limitní izofonou.“

V tomto dopise a dále na několika místech dokumentace EIA je uváděno, že došlo ke shodě ve vymezení hranice OHP se všemi dotčenými obcemi a městskými částmi hl.m. Prahy a že společnost Letiště Praha, a.s. respektovala požadavky vyplývající z platných územních plánů dotčených subjektů a usnesení jednotlivých zastupitelstev.

Tato informace se ovšem vůbec nezakládá na pravdě, neboť Zastupitelstvo městské části Praha-Suchdol návrh OHP odmítlo (viz příložené usnesení ZMČ Praha-Suchdol č.j. 19/16/2009) a dle veřejně dostupných informací podobně k návrhu OHP přistupovala zastupitelstva městských částí Praha-Lysolaje, Praha-Nebošice a dále obce Hostivice.

g) Dokumentace EIA se vůbec nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, který se bude vlivem neomezeného nárůstu leteckého provozu nepochybně dále zhoršovat, a letecký hluk by tak dlouhodobě ohrožoval zdraví obyvatel žijících v okolí letiště.

h) Dokumentace EIA neobsahuje posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu (Natura 2000) „Kaňon Vltavy u Sedlce“, která byla schválena vládou ČR dne 5. října 2009 usnesením č. 1247., kterým se mění nařízení vlády č. 132/2005 Sb. Toto nařízení bylo zveřejněno ve Sbírce zákonů ČR dne 3. listopadu 2009. Zpracovatel toto posouzení neprovedl, i přestože byl MHMP OOP v roce 2009 upozorněn, že se vyhlášení oblasti „Kaňon Vltavy u Sedlce“ připravuje.

i) Dokumentace EIA neobsahuje posouzení synergie negativních vlivů jednotlivých zdrojů hluku s odůvodněním, že v legislativě ČR neexistují limity pro synergické působení hluků a že nebylo možno z ČSÚ získat údaje o počtu obyvatelů v jednotlivých lokalitách či domech. Dokumentace EIA neobsahuje ani identifikaci území ani počty obyvatel, kteří mohou být současně zasaženi více druhy i nadlimitního hluku. Tyto lokality i v nich žijící obyvatelé, kteří jsou kromě plošného zasažení postiženi i dlouhodobým a neodstranitelným hlukem z letecké dopravy, přitom zcela jednoznačně a prokazatelně v okolí letiště v Praze Ruzyně existují. U těchto osob s kumulací dvou nebo více nadlimitních hluků bude riziko všech onemocnění pravděpodobně větší, ale situaci těchto obyvatel dokumentace EIA vůbec neřeší a neposuzuje.

j) Dokumentace EIA z hlediska vlivů na zdraví obyvatel neobsahuje posouzení a vyhodnocení variant umístění dráhy nebo řešení následného provozu. Dokumentace pouze pojednává stavy s a bez paralelní dráhy v roce 2020. Žádné varianty výstavby dráhy ani varianty provozu na novém dráhovém systému nebyly z hlediska posouzení vlivu na zdraví vyhodnocovány.

k) Dokumentace EIA resp. část uvedená v příloze č. 20 Posouzení vlivů na zdraví neobsahuje posouzení záměru z hlediska zákona č. 258/2000 Sb. a nařízení vlády č. 148/2006 Sb., t.j. neobsahuje žádné hodnocení, zda budou nebo nebudou po realizaci záměru dodrženy hygienické limity na ochranu zdraví na území, které je ve všech stupních platné územně plánovací dokumentace označeno jako plochy pro bydlení. Zpracovatel neuvedl počet obyvatel, u kterých předpokládá zasažení nadlimitním venkovním hlukem.

l) Zpracovatel vložil do dokumentace věcně nesprávné tvrzení o tom, že záměr na výstavbu paralelní dráhy je v souladu s územním plánem hl. m. Prahy. Toto je zcela Souhlas návrh. výboru:

Podpis ověřovatele:

Podpis starosty MČ

zásadní pochybení, protože uvádí dotčené úřady i obyvatele v omyl, a ve spojení s tvrzením Ministerstva zdravotnictví o respektování usnesení zastupitelstev je tento postup oznamovatele a zpracovatele zcela nepřipustný. Přímou zpracovatel dokumentace záměru, RNDr. Bajer, CSc. je současně zpracovatelem dokumentace SEA pro navrhovanou změnu územního plánu Z 939 (viz usnesení Zastupitelstva hl.m. Prahy 31/41 z 26.11. 2009, kterým bylo teprve schváleno zadání změny územního plánu a která navrhuje změnu územního plánu tak, aby byla umožněna výstavba paralelní dráhy). Oznamovatel, společnost Letiště Praha, a.s., se dále vyjadřoval ke Konceptu nového územního plánu Prahy, kde je rovněž navrhována nezbytná změna proti současnému stavu, a musí si být tedy vědom nesouladu s nyní platným územním plánem.

Zpracovatel dokumentace EIA dále zcela opominul nesoulad s vymezením negativních dopadů záměru s platnými Zásadami územního rozvoje hlavního města Prahy, které přijalo Zastupitelstvo hl. m. dne 17.12. 2009 usnesením č. 32/59 a vydalo je jako opatření obecné povahy č.8/2009.

m) Dokumentace EIA obsahuje podhodnocené údaje o vývoji počtu obyvatel na území městské části Praha-Suchdol, tedy pro území s největším počtem obyvatel zasažených hlukem. V příloze dokumentace EIA č.20 Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví je uvedeno: „V této části (MČ Praha-Suchdol) v roce 2006 (1.1.2006) bydlelo celkem 5 583 obyvatel, do roku 2020 se předpokládá nárůst na 6 524 obyvatel, což je nárůst o 17%.“ Z údajů ČSÚ k 30.9. uvádíme stavy počtu obyvatel na území MČ Praha-Suchdol:

data k 30.9.	počet obyvatel	meziroční nárůst	
		obyvatelé	%
2009	6 311	221	3,6
2008	6 090	182	3,1
2007	5 908	175	3,1
2006	5 733	-	-

Z uvedené tabulky vyplývá, že v dokumentaci EIA uvedený stav 6524 obyvatel k roku 2020 dosáhne v MČ Praha-Suchdol již někdy na přelomu roku 2010 a 2011.

n) Dokumentace EIA byla zpracovaná na základě neúplných a podhodnocených podkladů, neboť do hodnocení vlivu hluku na zdraví nebyla např. zahrnuta území Lysolaj a Sedlce.

o) Dokumentace EIA řádně nevysvětlila nárůst nočního hluku a požadavek na prodloužení ochranného hlukového pásma (OHP) o cca 2,3 km v oblasti Suchdola.

Pro území Suchdola dokumentace konstatuje zvýšený počet obyvatel zasažených vyšší hladinou nočního hluku v roce 2020 proti stavu v roce 2006.

Tento údaj je naprosto nesmyslný, protože:

- počet obyvatel na Suchdole by dle údajů uvedených v dokumentaci EIA sice vzrostl o 17%, tito obyvatelé jsou ale zahrnuti do současného obydleného území „...počet nových obyvatel (vyšší předpokládaný počet obyvatel) byl umístěn do lokalit stávající zástavby, kde byl přerozdělen do hlukových pásem“;
- obydlené území Suchdola bylo a je mimo stávající OHP;
- podle všech současných tvrzení provozovatele společnosti Letiště Praha, a.s. i Hygienické stanice hl.m. Prahy nedocházelo i při podstatně zvýšeném nočním provozu (58 pohybů)

Souhlas návrh. výboru: _____

Podpis ověřovatele: _____

Podpis starosty MČ _____

M. Bajer
O. Nová
HL

v letech 2007 a 2008 oproti roku 2006 (46 pohybů) k překračování hygienických limitů hluku mimo území OHP, tedy ve stávajícím obytném území Suchdola;

- počet startů a přistání letadel v noci by měl poklesnout ze 46 v roce 2006 na 40 pohybů v roce 2020, konkrétně na stávající hlavní dráze 24R/06L ze 40 pohybů na 38 pohybů;

- předpokládá se, že na letišti v Praze-Ruzyni bude povoleno přistávat letadlům min. o 1dB tišším;

- v příloze dokumentace EIA č. 20, Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví je v tabulkách na str. 87 uvedeno, že počet všech rušených osob i silně rušených osob v noci se k roku 2020 zdvojnásobí, přestože by se měl počet obyvatel navýšit pouze o 17%, a navíc je zde předpokládán nárůst osob zasažených vyššími hladinami hluku. Tento údaj je potvrzen i v tab. na str. 37 i v textu na str. 46.,

- dokumentace neobsahuje výkres situace s vyznačenými izofonami L_{dvn}, L_n, předkládané údaje pak nelze jakkoliv ověřit,

Jak vyplývá z výše uvedených předpokladů, noční letecký hluk na území Suchdola by tedy měl dle fyzikálních zákonů i elementární logiky poklesnout a i při zvýšeném počtu obyvatel alokovaných na stejném území mimo stávající OHP by v žádném případě nemělo dojít k zasažení obyvatel vyššími hladinami nočního hluku oproti současnému stavu.

Dále z výše uvedeného vyplývá, že návrh provozovatele společnosti Letiště Praha, a.s. na rozšíření a prodloužení stávajícího ochranného pásma o cca 2,3 km až k Vltavě právě z důvodu nočního hluku je zcela neodůvodněný. OHP, které vyhovuje pro současných celkových 56 – 58 nočních letů náhle nevyhovuje pro 40 nočních letů, navíc od údajně tišších letadel než v roce 2006. Generální ředitel poskytuje garance za opatření na snížení nočního hluku a výsledkem záměru je v dokumentaci uvedený požadavek na rozšíření OHP právě z důvodu nočního provozu.

Rozšíření resp. prodloužení OHP z důvodu nočního provozu na území Suchdola je zcela neakceptovatelný neodůvodněný návrh. Noční provoz na letišti v Praze-Ruzyni nelze zvyšovat za účelem zisku provozovatele na úkor zdraví obyvatel.

p) Dokumentace EIA se věcně nezabývá důsledky vyhlášení ochranného hlukového pásma (OHP) a návrhy jeho režimových opatření na možnosti nakládání a způsob využívání, rozšiřování a úpravy staveb, bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu, staveb pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobných staveb nacházejících se v souladu s nyní platným územním plánem v navrhovaném ochranném hlukovém pásmu, t.j. staveb, které vyžadují ochranu před hlukem (zákon o veřejném zdraví). Jak vyplývá z nyní platných zákonů (zákon o civilním letectví) v ochranném hlukovém pásmu okolo letiště lze zřízovat zařízení a provádět činnosti jen se souhlasem Úřadu pro civilní letectví, který souhlas udělí, nebude-li zařízení nebo činnost bránit leteckému provozu ani ohrožovat jeho bezpečnost a nepůjde-li o objekt vyžadující ochranu před hlukem.

Tato zákonem dané opatření omezují nakládání majitelů nemovitostí se svým majetkem.

Rozšíření ochranného hlukového pásma letiště z důvodu vymezení oblasti, kde by měly být překračovány hygienické hlukové limity, na území, kde se dle platného územního plánu nachází zástavba vyžadující ochranu před hlukem (bytové domy, rodinné domy, základní a mateřské školy, zdravotní střediska, areál České zemědělské univerzity a areály ústavů Akademie věd) zasahují do základních práv a svobod majitelů nemovitostí (občanů a institucí) na tomto území.

Souhlas návrh. výboru:

Podpis ověřovatele:

Podpis starosty MČ

q) Dokumentace EIA se nezabývá právními aspekty nadlimitního zatěžování území

Ústavní pořádek ČR obsahuje rovněž Listinu základních práv a svobod, jež ve svém čl. 35 odst. 1 **přiznává každému právo na příznivé životní prostředí**. Toto příznivé životní prostředí není definováno jako antropogenně nedotčené prostředí - to ve střední Evropě už prakticky vymizelo - ale jako prostředí antropogenně zatěžované pouze podlimitně, tedy prostředí znečišťované a zatěžované důsledky lidské činnosti včetně všemožných fyzikálních, chemických či biologických emisí a činitelů (včetně hluku, světla, různých záření, zápachu atd.) v míře, již připouští české zákony, jež tedy nedosahuje mezních hodnot, limitů, jež nepřekračuje meze tolerance a přípustné četnosti překročení předepsaných hodnot apod.

Tuto základní ústavní ideu dále rozvíjí zákon č. 17/1992 Sb. o životním prostředí. Definuje **únosné zatížení území**, a to v §5: "*Únosné zatížení území je takové zatížení území lidskou činností, při kterém nedochází k poškozování životního prostředí, zejména jeho složek, funkcí ekosystémů nebo ekologické stability.*"

Dále definuje **znečišťování životního prostředí** ve svém §8 odst. 1: "*Znečišťování životního prostředí je vnášení takových fyzikálních, chemických nebo biologických činitelů do životního prostředí v důsledku lidské činnosti, které jsou svou podstatou nebo množstvím cizorodé pro dané prostředí.*" Toto znečišťování může být podlimitní, tedy dovolené, nebo nadlimitní, tedy protiprávní.

Dále definuje **poškození životního prostředí** ve svém §8 odst. 2: "*Poškození životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy.*" Poškození prostředí je již jednoznačně pouze nadlimitní a tedy protiprávní.

V §11 tento zákon stanoví, že: "**Území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.**"

V §12 pak uvádí "**Přípustnou míru znečišťování životního prostředí určují mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy; tyto hodnoty se stanoví v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby nebylo ohrožováno zdraví lidí a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí. Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.**"

Konečně v §13 je definována **zásada předběžné opatrnosti**, reagující na nevyhnutelně pouze dílčí poznání reálných souvislostí a na běžnou míru nejistoty a pravděpodobnosti, jež provází lidské poznání světa: "*Lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.*"

Z uvedeného je zřejmý **zákonný zákaz zatěžování kteréhokoli území nad přípustnou míru**, již opět jako u příznivého životního prostředí definuje jeho zatěžování lidskou činností pouze v podlimitním rozsahu.

Z výše uvedeného vyplývá, že veškeré navrhované zásahy v území by měly být prováděny přesvědčivým průkazem, že jejich uskutečněním nedojde k překročení přípustné míry znečišťování prostředí, tedy k nadlimitní zátěži. Pokud již objektivně v důsledku lidské činnosti existuje v daném území nadlimitní zátěž, tedy protiprávní stav, je nutno u navrhovaného zásahu podat přesvědčivý průkaz toho, že provedením tohoto zásahu bude zajištěn pokles zátěže pod předepsané mezní hodnoty - limity. Bez takového průkazu je umístění zásahu nezákonné, ba protiústavní, a dotčené orgány i stavební úřady, jež mají hájit vymezené veřejné zájmy a místo toho souhlasí

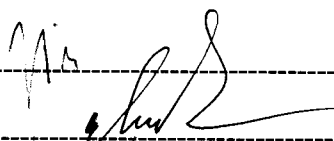
Souhlas návrh. výboru:

Podpis ověřovatele:

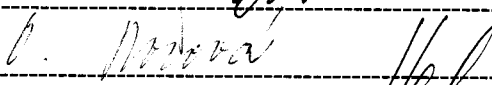
Podpis starosty MČ

se způsobením bezpráví nebo s jeho prohloubením, porušují zákon a jednají hrubě chybně.

Souhlas návrh. výboru:



Podpis ověřovatele:



Podpis starosty MČ

