OSOBNĚ

MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ ČR
PODATELNA
DOŠLO: 14 -10- 2009 Přílohy:
MZDRP013DV8G

Ministerstvo zdravotnictví ČR
k rukám ministryně zdravotnictví
Palackého náměstí 4
128 00 Praha 2

V Praze dne 5.října 2009

Věc:
Stížnost na protiprávní a chybný postup Ministerstva zdravotnictví při posuzování vlivů na veřejné zdraví v případě výstavby paralelní dráhy na letišti v Ruzyni dle zák. 100/2001 Sb., žádost o zjednání nápravy a žádost o informaci o učiněných opatřeních.

V posledních době jsme obdrželi dopis Ministerstva zdravotnictví ze dne 3.9.2008, sepsaný Hlavním hygienikem ČR MUDr. Michaelem Vítem, Ph.D. (viz příloha 1), ze kterého vyplývají velmi znepokojivé informace o změně požadavků Ministerstva zdravotnictví při posuzování výstavby paralelní dráhy na letišti v Praze – Ruzyni (dále též jen záměr RWY06R24L). Ministerstvo zdravotnictví tímto dopisem v podstatě neguje některé dosavadní oficiální základní závěry, zjištění a požadavky uplatněné v průběhu procesu EIA. V žádném případě se nejedná o pouhé upřesnění požadavků, jak je účelově v dopise deklarováno.
Ministerstvo zdravotnictví (dále též jen MZ) tímto dopisem adresovaným zpracovateli dokumentace EIA záměru RWY06R24L zejména **ustupuje od požadavku na posouzení vlivů na zdraví obyvatel alespoň k roku 2020 a dává zcela nesmyslné požadavky na budoucí provoz dráhového systému**, které by i do budoucna zcela zablokovaly hledání optimálních řešení právě z hlediska zdraví obyvatel.
Obsah tohoto dopisu znamená přímé zpochybnění zejména následujících stanovisek orgánů státní zprávy:
- stanovisko č.j. 41806/2007-OVZ-32.1.2-18.12.07 Ministerstva zdravotnictví z 1.2.2008 podané k dokumentaci EIA v rámci řádného připomínkového řízení (obsahovalo zcela jednoznačný požadavek na vyhodnocení vlivů na zdraví v období 2012 – 2020),
- stanovisko č.j. 21550/ENV/08 Ministerstva životního prostředí (dále též jen MŽP) ze dne 13.3.2008, které při vrácení dokumentace předkladateli záměru požadovalo vyhodnocení vlivů na životní prostředí alespoň k roku 2020.

Jedná se o těžko pochopitelný a evidentně nesprávný postoj MZ resp. Hlavního hygienika ČR MUDr. Víta k nejvíce problematickým bodům výstavby paralelní dráhy – posuzování vlivů na lidské zdraví a organizaci nočního provozu po případné výstavbě paralelní dráhy. Obě tyto věci byly přitom kritizovány a připomínkovány dotčenými občany, obcemi a městskými částmi, jakož i občanskými sdruženími během procesu EIA a měly být i dle požadavků MZ a MŽP řešeny v přepracované dokumentaci. V dopise z 3.9.2008 ale Hlavní hygienik náhle dává věcně nesprávné požadavky na noční provoz a od požadavku na posouzení vlivů na zdraví dokonce ustupuje a tvrdí:
„Vypracování plnohodnotné varianty k roku 2020 v doplněné dokumentaci EIA při splnění požadavků týkajících se leteckého hluku nepřinese jiné významnější skutečnosti z hlediska dopadů na lidské zdraví a nejeví se proto z pohledu Ministerstva zdravotnictví jako nezbytné.“

Toto tvrzení je v situaci, kdy se v územním řízení již rozhoduje o umístění silničního okruhu včetně navazujících staveb přímo v dotčeném území s realizací v termínu do roku 2020 a plánují se další dopravní stavby, opravdu podivuhodné a dovolujeme si tvrdit, že téměř zbytečné je naopak posouzení vlivů na zdraví k roku 2012 či 2013 při nejmenším provozu letiště a bez synergie vlivů již známých staveb.

Stanoviska Hlavního hygienika obsažená v dopise z 3.9.2009 jsou zcela nepřijatelná z následujících důvodů:
a) upuštění od požadavku na posouzení vlivů na zdraví obyvatel k roku 2020
Původní zcela jednoznačný požadavek na vyhodnocení vlivu na zdraví alespoň pro roky 2012 – 2020 ve stanovisku MZ z 1.2.2008 a požadovaný stanoviskem MŽP č.j. 21550/ENV/08, byl nyní z požadavků MZ v podstatě vypuštěn, viz str. 2 dopisu:
„... bude-li součástí doplněné dokumentace hluková studie s uplatněním prvků akčního plánu a bude-li podán jednoznačný průkaz o vypovídací schopnosti použitého výpočtového modelu, není nutné aktualizovat

studii vlivů na veřejné zdraví pro rok 2020; musí však být současně dokladována účinnost nového monitorovacího systému"

Níže podrobně rozebereme jednotlivé podmínky pro upuštění od posouzení vlivů k roku 2020:

- *studie s uplatněním prvků akčního plánu*

Akční plány na snižování hluku na letišti byly vypracovány na základě chybných hlukových map pro území plánovaného OHPL (bez synergie hluku ze silnic, železnic a letecké dopravy pro zmenšená území aglomerací a bez vyznačení objektů hodných zvláštní ochrany - školská zařízení, výzkumné ústavy, nemocnice, což je v rozporu s příslušnou vyhláškou). Akční plány obsahují zcela bezzubá a nezávazná opatření typu *„je žádoucí snížit noční provoz pod 5%"*, není řečeno kdy ani z čeho, ... a základní podmínkou všech protihlukových opatření uvedených v akčních plánech je výstavba nové dráhy. Uplatnění zcela nekonkrétních, neurčitých, nezávazných prvků akčního plánu nelze zcela evidentně považovat za podmínku, která by chránila zdraví obyvatel.

- *průkaz o vypovídací schopnosti použitého výpočtového modelu*

Průkaz o vypovídací schopnosti modelu nic nevypovídá o vlivu hluku na zdraví a nemůže nic garantovat či omezovat, zvláště když z hlediska posuzování dodržení hygienických limitů jsou výpočtové modely pro orgány ochrany zdraví nepřijatelné. Vyplývá to např. z vyjádření KHS Středočeského kraje z 19.12.2008 ke stížnosti na překročení hlukových limitů mimo území OHPL podané na základě oficiální Zprávy o hlukové situaci na letišti Praha Ruzyně za roky 2006-2007 dle zák. 49/1997 Sb. kde Mgr. Tomáš Vodný uvádí: *„... citované podklady mají charakter hlukových studií a nikoliv akreditovaných či autorizovaných měření hluku dle platných právních předpisů a předepsané metodiky*. Uvedená zpráva je zpracována stejným autorem a stejnou metodikou jako dokumentace EIA a s identickými grafickými výstupy.

- *dokladována účinnost nového monitorovacího systému*

Letiště monitoruje provoz nejmodernějším systémem ANOMS již dva roky. Výsledky tohoto monitoringu ale hygienici na základě platné legislativy včetně metodického pokynu hlavního hygienika (vylučuje průběžné měření) nemohou použít pro hodnocení dodržení hygienických limitů. Za situace, kdy ani nejsou stanovena a posouzena rozumná a jasně definovaná pravidla letového provozu, včetně určení letových tratí a využití jednotlivých drah s cílem minimalizovat zdravotní rizika, monitoring provozu nevypovídá nic o vlivu provozu na lidské zdraví v roce 2020 a ani tento provoz nijak nelimituje.

Je evidentní, že ani jedna z výše uvedených Hlavním hygienikem stanovených podmínek nelimituje provoz, nechrání zdraví obyvatel, nevypovídá nic o vlivu zvýšeného provozu na zdraví a poslední podmínka byla navíc splněna již při projednávání EIA na počátku roku 2008, což MZ dobře ví. Nikomu v roce 2020 nepomůže monitoring, model a nekonkrétní proklamace v akčním plánu, pokud provoz, zejména noční, nebude omezen a řízen právě na základě kvalitního posouzení vlivů na zdraví. Monitoruje a modeluje se již nyní, ale noční provoz každoročně stoupá z cca 8,5% v roce 2006 až na 10,5% v roce 2008. Splnění podmínek uvedených v dopise MZ z 3.9.2008 nemůže v žádném případě nahradit řádné posouzení vlivů na zdraví obyvatel v letech 2012 - 2020.

Svůj postup Hlavní hygienik zdůvodňuje tím, že dle sdělení Letiště Praha, a.s. nejsou k dispozici relevantní údaje o výhledové dopravě a budoucím počtu obyvatel. Toto odůvodnění je zjevně nesprávné, protože:

- na území budoucího navrhovaného OHPL se nyní připravuje výstavba silničního okruhu kolem Prahy, právě nyní probíhá územní řízení pro části tohoto okruhu na území budoucího OHPL. Vzhledem k pokročilé fázi projektové přípravy, kdy jsou navrženy mosty, tunely, napojení na místní komunikace, ... je tvrzení, že nejsou k dispozici údaje o dopravní situaci v roce 2020, tedy cca 2- 4 roky po zamýšleném uvedení okruhu do provozu, neudržitelné. Navíc okruh kolem Prahy je široce diskutován již řadu let, byly zpracovány studie, existuje k této stavbě dokumentace EIA, navrhují se v souvislosti s touto stavbou ochranná pásma komunikace, vyjadřují se k tomu hygienické stanice a dokonce i MZ vydalo v této věci své stanovisko. Pokud by bylo pravdivé tvrzení, že nejsou k dispozici údaje o dopravě, jak byly navrženy mosty, počet jízdních pruhů, tunely, větrání tunelů, napojení na komunikace a zpracována dokumentace EIA a proč by se to vůbec stavělo?
- současný počet obyvatel je pro zpracovatele EIA zjistitelný. Budoucí počet obyvatel v dotčeném území bude dán právě rozsahem regulačních opatření a zdravotních rizik v OHPL v souvislosti s dalšími dopravními stavbami promítnutými následně do územních plánů měst a obcí, a to právě i na základě dokumentace EIA. Dopad na zdraví pro obyvatele bude záviset na velikosti leteckého

hluku a synergii s dalšími negativními vlivy. Osoby, které se v tomto území rozhodnou v budoucnu bydlet, se mohou rozhodnout, zda přijmou zdravotní rizika – ale musí znát jejich rozsah. MZ se tedy odvolává na neexistenci něčeho, co má právě i z výsledků EIA vyplynout a sloužit pro rozhodování o nových stavbách – dopravních i obytných ...

Důvody uvedené v dopise tedy odmítáme v plném rozsahu, protože popírají podstatu územního plánování – pokud předkladatelé dlouhodobého záměru neřeknou, jaký bude následný reálný rozsah ovlivnění životního prostředí a zdraví, nelze do budoucna ani plánovat nebo omezovat rozvoj území a umisťovat do tohoto území další stavby.

Ministerstvo zdravotnictví by nyní dle dopisu z 3.9.2008 tolerovalo provozovateli letiště vyhodnocení vlivů na lidské zdraví pouze při nejmenším možném leteckém provozu při uvedení dráhy do provozu a zcela by ignorovalo naprosto reálný, nepochybný a prakticky neomezený nárůst provozu v dalších letech. Upuštění od původního požadavku na vyhodnocení vlivu na zdraví k roku 2020, ze strany MZ znamená vzdát se zcela možnosti hodnotit zdravotní rizika při nepochybném navýšení provozu a rezignovat tak zcela na plnění svých základních povinností spočívající v ochraně zdraví obyvatel.
Dále by to také znamenalo, že Ministerstvo zdravotnictví, jako dotčený orgán státní správy, vyžaduje po předkladateli záměru postupovat v rozporu se zák. 100/2001 Sb.. V §5 odst. 3 tohoto zákona je uvedeno:
§ 5 Způsob posuzování vlivů záměru na životní prostředí
(3) Při posuzování záměru se hodnotí vlivy na životní prostředí při jeho přípravě, provádění, provozování i jeho ukončení,

Postup podle dopisu ze dne 3.9.2008 tedy znamená, že MZ v rozporu s požadavkem zák. 100/2001 Sb. nevyžaduje od zpracovatele posouzení vlivů na zdraví obyvatel v průběhu provozování záměru, jehož provoz prokazatelně způsobí překročení hygienických limitů hluku. Záměr zatím není členěn na etapy, posuzovat pouze výchozí stav při nejmenším možném provozu je věcně nesprávné a chybné.

Pochybení MZ potažmo Hlavního hygienika v tomto bodě tedy spatřujeme:

- ve zcela nedůvodném a protiprávním vypuštění požadavku na posouzení vlivů na zdraví obyvatel k roku 2020,
- v obcházení řádného procesu EIA pomocí interního dopisu, který mění dodatečně požadavky stanovené v oficiálních stanoviscích MZ a MŽP zveřejněných v rámci procesu EIA

b) trvalé soustředění neomezeného nočního provozu na současnou hlavní dráhu
Hlavní hygienik požaduje v dopise z 3.9.2008: *„posuzovaná paralelní dráha bude v noční době za standardních situací bez provozu"*.
Z dokumentace EIA i z další podkladů musí být Hlavnímu hygienikovi známo, že na letišti je nyní pro noční provoz vyhrazena pouze jediná dráha, a to na základě územních rozhodnutí, kterými bylo zřízeno OHPL a tato skutečnost je stvrzena také v AIP ČR a ve smlouvě letiště s MČ Praha 6. Po vybudování paralelní dráhy, jejímž vybudováním je podmiňována i realizace protihlukových opatření na letišti (viz akční plány, prohlášení provozovatele, dokumentace EIA, ...), by byla nová dráha na základě tohoto požadavku hlavního hygienika uzavřena pro noční provoz a veškerý, nejvíce zdraví poškozující, noční provoz by byl nasměrován pouze na jednu dráhu.

Tento neobhajitelný a v rámci procesu EIA kritizovaný návrh letiště (v původní dokumentaci EIA z prosince 2007) je nyní uváděn v dopise jako požadavek MZ. Celé okolí letiště Praha je přitom obydlené a to včetně území Středočeského kraje a zkoncentrovat noční hluk na jednu jedinou dráhu při případné existenci tří drah jednoznačně představuje diskriminaci obyvatel několika obcí a městských částí a zcela **neodůvodněné, zbytečné a trvalé ohrožení jejich zdraví nadlimitním hlukem v nočním období**. Důvody pro takovou organizaci provozu na letišti po případné výstavbě paralelní dráhy jsou zcela nepochopitelné - koncentrace noční dopravy na stávající dráhu by měla význam pouze v případě, že by okolí stávající dráhy bylo neobydlené, což ale zcela prokazatelně není (Přední Kopanina, Horoměřice, Únětice, Jeneč, Suchdol, Roztoky u Prahy, Kněževes, Unhošť, Pavlov, ...) a je absolutně nepřijatelné a nesmyslné sem nasměrovat 100 % nočního hluku a dalších emisí a prokazatelně znevýhodnit a poškodit tuto skupinu obyvatel. Toto vše za situace, kdy v rámci EIA není projednáváno žádné závazné omezení nočního provozu.

V souvislosti s nočním provozem sice Hlavní hygienik v dopise z 3.9.2008 požaduje definovat nepřekročitelné pohyby v noční době, ale:
- zcela jednoznačně tento požadavek omezuje pouze pro proces EIA a nikoli už pro územní a stavební řízení „ stanoveny pro proces EIA jako limitní,
- a navíc zcela relativizuje a znepřehledňuje tento požadavek odkazy na akční plán letiště, kde žádné závazné limity definovány nejsou.
MZ skutečný počet nočních letů v roce 2020 ponechává tedy zcela na libovůli provozovatele a takto výhradně letištěm stanovené počty nočních letů v roce 2020 ani nepožaduje posoudit z hlediska zdraví (viz ad a)) a dokonce požaduje do budoucna všechny noční lety soustředit na jednu dráhu. Je přitom nesporné, že provoz v noční době je limitován pouze nepřekročením limitů hluku na hranici OHPL. Letiště sice do budoucna (bez jakéhokoli konkrétního data) nezávazně deklaruje jakési snižování nočních letů, ale současně požaduje právě kvůli budoucímu nočnímu hluku z provozu na stávající hlavní dráze rozšíření OHPL o více než 2 km přes obydlený Suchdol až k Vltavě. Právě z požadavku na rozšíření OHPL je však zcela zjevné, že k žádnému omezení nočního provozu se letiště rozhodně dobrovolně nechystá.

Je naprosto nesporné, že požadavek na uzavření nové dráhy pro noční provoz by znamenal při současném uzavření dráhy příčné dráhy 13/31 soustředění veškerého nočního provozu na současnou hlavní dráhu. Tento Hlavním hygienikem požadovaný způsob organizace nočního provozu jednoznačně zvyšuje zdravotní rizika pro skupinu obyvatel v okolí stávající hlavní dráhy v míře větší, než je nezbytně nutné a do budoucna zcela vylučuje možnost rozložit noční hlukovou zátěž a zajištění přijatelných životních podmínek během nočních hodin pro všechny obyvatele. Vzhledem k tomu, že v dokumentaci EIA není a ze strany ministerstva nebylo v průběhu procesu EIA stanoveno žádné konkrétní omezení provozu v noci, je to požadavek, který jednoznačně ohrožuje zdraví obyvatel v okolí stávající hlavní dráhy.

Tento požadavek je bohužel dalším pokračováním stavu, kdy MZ trvale během procesu EIA akceptuje diskriminační přístup letiště k řešení hlukové problematiky, který spočívá v tom, že zbaví větší skupinu obyvatel malé hlukové zátěže (neohrožující zdraví) jejím úplným přesunutím na jinou, ale menší skupinu obyvatel již nyní hlukem daleko více zatíženou a ohroženou, a to vše bez řádných omezujících podmínek.

Tento přístup MZ je jednoznačně diskriminační a v přímém rozporu s principy ochrany veřejného zdraví i základními lidskými právy. **Svým požadavkem na organizaci nočního provozu dle dopisu z 3.9.2008 MZ diskriminuje jednu skupinu obyvatel a vytváří nerovné podmínky při ochraně zdraví dle zákona 258/2000 Sb.**

Pochybení MZ potažmo hlavního hygienika v tomto bodě spatřujeme:
- MZ dosavadním postupem ve věci nočního provozu, kdy nejsou stanoveny ani požadovány konkrétní závazné limity (počet pohybů za noc a za hodinu), bezdůvodně zvyšuje zdravotní rizika pro obyvatele a nesprávně hodnotí vliv organizace nočního provozu na zdraví obyvatel,
- požadavkem na soustředění nočního provozu na jednu dráhu MZ diskriminuje skupinu obyvatel a prokazatelně porušuje rovnost obyvatel při uplatňování práva na ochranu zdraví

c) požadavek *„v době od 22:00 do 6:00 hod.... lety pouze v rozsahu stanovené hlukové kvoty pro noční provoz“*
Jedná se o zcela nesmyslný, nesprávný a nevymahatelný požadavek – pojem hluková kvota náš právní řád nezná, není předpisy stanoven a definován a je pouze účelově vymyšlen letištěm. Dodržování tzv. hlukové kvoty spočívá pouze v tom, že se nesmí překročit limit hluku na hranici OHPL a jinak se může létat zcela libovolně.

d) v dopise deklarovaný požadavek na další omezení nočního provozu v rozsahu akčního plánu
Je zcela zbytečné a alibistické opatření, protože v akčních plánech je pouze uvedeno, že *„Počet pohybů v noční době je žádoucí snížit nejvýše na 5 % z celkového počtu pohybů“*. Konstatování, že je žádoucích 5% pohybů z nedefinovaného celkového počtu neznamená žádný závazek ani limit - není stanoveno z jakého počtu letadel to bude stanoveno a jedná se o zcela neurčitý, relativní a nevymahatelný údaj, a nijak to

neomezuje počet letů za hodinu, noc, týden, měsíc a umožňuje to zcela neomezenou koncentraci nočního provozu dle momentálních potřeb provozovatele.

e) konstatování, že MZ bude požadovat ***v"v rámci všech dalších liniových staveb v bezprostředním okolí nového ochranného hlukového pásma ... posouzení vlivů na veřejné zdraví z hlediska synergických vlivů*** **hluku".**

Toto konstatování je pouze alibistickou zástěrkou, která má odvést pozornost od zcela nepřijatelné a neudržitelné aktuální situace, kdy MZ i příslušné hygienické stanice v současnosti neposuzují synergii hluku ze současných i budoucích provozů a posuzují zcela odděleně hluk letecký, ze silniční a kolejové dopravy, přestože prokazatelně působí současně a dochází ke kumulaci těchto vlivů na zdraví. Hygienici se brání tím, že neexistuje v současnosti legislativa pro posuzování těchto stavů, která je rovněž v kompetenci Hlavního hygienika. Státní orgány ochrany zdraví tak posuzují jednotlivé vlivy odděleně, přestože v součtu mají devastující účinky na zdraví a dle jejich vlastních vyjádření např. při posuzování hluku silničního je vůbec nezajímá, že ve stejném území létají letadla, jezdí vlaky – limity jednotlivě jsou splněny, viz např. dopis MZ č.j. 29184/2009/OVZ-32.2.-29.6.2009 k SOKP:

„Kumulovaný hluk z letecké a automobilové dopravy není možno porovnat s hygienickými limity, neboť pro tento kumulovaný vliv žádné neexistují".

Pokud je problém v legislativě pak je zcela nepochybné, že příprava i stav legislativy týkající se hluku a ochrany zdraví je plně v gesci MZ, nezbývá tedy než se ptát, kdo je odpovědný za tento stav. Odpověď je nasnadě. Do doby, kdy dojde k nápravě, je pak třeba použít analogii a výkladu předpisů tak, aby byla respektována základní lidská práva dotčených občanů.

Je zcela nepřijatelné a nelze ničím účinně odůvodnit, pokud MZ nepožaduje na letišti zpracování synergických vlivů na lidské zdraví k roku 2020 nyní, kdy mají být na území navrhovaného OHPL dobudovány a uvedeny do provozu nejvýznamnější dopravní stavby (paralelní dráha na letišti v Ruzyni, okruh kolem Prahy s tranzitní dopravou, který je součástí transevropské dálniční sítě TEN-T ....) a to vše spojeno se zásadním nárůstem letecké, silniční a kolejové dopravy.

Nikde na celém území ČR se neplánuje taková extrémní koncentrace dopravní zátěže, zejména vlivem plošného zatížení leteckou dopravou, neproběhlo zde řádné hlukové mapování a přesto MZ nepožaduje synergii vlivů na zdraví ani s jasně definovanými stavbami ve fázi územního řízení.

Rovněž omezení požadavku v dopise z 3.9.2008 na synergii u dalších liniových staveb pouze v okolí OHPL a nikoliv v OHPL je krajně nezodpovědné a nesprávné. Nejvíce budou lidé ohroženi právě na území OHPL, které je plošně zasaženo nadlimitním leteckým hlukem.

f) požadavek na ***uplatnění optimalizovaných příletových a odletových postupů***

Navržené „optimalizované" postupy, které byly již představeny veřejnosti provozovatelem v létě 2009, spočívají v tom, že se jedna příčná a dvě paralelní dráhy používají jako jednodráhový systém, létá se v ose drah a nad stále stejným obydleným územím. Tyto postupy nelze v daném území považovat za optimalizaci z hlediska hlukové zátěže.

Je dále naprosto zarážející, že výše uvedený dopis napsal **Hlavní hygienik ČR v situaci, kdy zcela prokazatelně neví**:

- jaká bude kapacita letiště po rozšíření o paralelní dráhu,
- zda a jaký bude maximální limit nočního provozu na letišti po dostavbě,
- zda bude ohroženo zdraví obyvatel

Odpověď MZ č.j. 19777/2008-OVZ-30.0.-4.6.08 na žádost o informaci, zda po realizaci záměru paralelní RWY 06R/24L letiště Ruzyně bude ohroženo zdraví obyvatel nad rámec zákona 258/2000 Sb. - hlavní hygienik takovou informaci nemá a *„musela by být vytvořena pouze z důvodu vyhovět podané žádosti" (!?!)*

Ještě 26.9.2008, tedy po odeslání výše zmiňovaného dopisu Hlavního hygienika z 3.9.2008, MZ opětovně tvrdí pod č.j. 24464/2008, že poskytnutí požadované informace by *„fakticky znamenalo požadovat po povinném subjektu, aby informaci nově vytvořil".*

musí si být vědom následujících skutečností:

- vliv na zdraví je ve stávající dokumentaci v rámci EIA posouzen pouze při nejmenším možném provozu letiště,
- MZ dlouhodobě a prokazatelně ignoruje fakt (i přes přímé písemné upozornění), že záměr, u kterého není uvedena kapacita nebo limity provozu, je neposouditelný z hlediska vlivů na lidské zdraví i životní prostředí,
- hlukové mapy v okolí letiště Praha – Ruzyně pořízené MZ jsou chybně zpracovány v rozporu s právními předpisy (na stížnost podanou na MZ v roce 2008 dodnes nebylo reagováno),
- akční plány na snižování hluku vypracované na základě chybných hlukových map jsou zcela neobjektivní, nekonkrétní a účelové,
- v metodice měření hluku z leteckého provozu jsou zásadní nedostatky, které po dobu platnosti vyhlášky 148/2006 Sb. a metodického pokynu Hlavního hygienika ČR pro měření a vyhodnocování leteckého hluku neumožnily hygienickým stanicím provést do roku 2009 ani jedno řádné měření hluku z leteckého provozu,
- vyloučení průběžného měření hluku z leteckého provozu z posuzování dodržení hygienických limitů hluku ze strany státních orgánů – viz metodický pokyn hlavního hygienika,
- vyloučení využití výpočtových modelů hlukové situace v okolí letiště pro posuzování dodržení hygienických limitů,

a měl by vědět, že:

- výpočtový model nebo vstupní data použitá pro výpočtový model v dokumentaci EIA z 12/2007, (stejný model jako ve Zprávě o hlukové situaci 2006, 2007 dle zák. 49/1997 Sb.), jsou prokazatelně chybné včetně výsledků tohoto modelu. Model je v zásadní otázce nočního provozu nepřesný, viz stanovisko Ministerstva dopravy z 14.4.2009 v příloze 2.
  Pokud by byl totiž výpočtový model v dokumentaci EIA správný, pak by to znamenalo, že již od roku 2006 v území mimo OHPL dochází k překračování nočního hygienického limitu hluku. Překračování hygienických limitů za hranicí OHPL však jednoznačně odmítá a vylučuje provozovatel letiště a potvrzují to příslušné hygienické stanice i Ministerstvo dopravy (příloha 2). V dokumentaci EIA i v uvedené Zprávě je však limitní izofona pro hluk z nočního provozu ve výši 50 dB pro roky 2006 a 2007 zakreslena na základě výpočtového modelu více než 2 km za hranici stávajícího OHPL ...

SHRNUTÍ

Jak vyplývá z výše uvedeného, v důsledku svého postupu by MZ nebylo schopné posoudit zdravotní rizika tohoto záměru ve smyslu zákona 258/2000 Sb., požadavky obsažené v dopise MZ z 3.9.2008 zdravotní rizika pro skupinu obyvatel dokonce zvyšují a nesprávným přístupem MZ ve smyslu tohoto dopisu by došlo k ohrožení zdraví obyvatel.

Postup hlavního hygienika v tomto případě tedy znamená zcela evidentní porušení povinností Ministerstva zdravotnictví vyplývajících ze zákona 258/2000 Sb. při ochraně veřejného zdraví obyvatel v okolí letiště Praha – Ruzyně, porušení zákona č. 100/2001 Sb. a je v přímém rozporu s § 1 ústavního zákona č. 23/1991 Sb. ze dne 9.ledna 1991, kterým se uvozuje LISTINA ZÁKLADNÍCH PRÁV A SVOBOD České republiky - § 1 (1) Ústavní zákony, jiné zákony a další právní předpisy, jejich výklad a používání musí být v souladu s Listinou základních práv a svobod. a v přímém rozporu s LISTINOU ZÁKLADNÍCH PRÁV A SVOBOD České republiky - Čl.1 Lidé jsou svobodní a rovní v důstojnosti i v právech. Základní práva a svobody jsou nezadatelné, nezcizitelné, nepromlčitelné a nezrušitelné., Čl.31 Každý má právo na ochranu zdraví a čl. 35 Každý má právo na příznivé životní prostředí.

Vzhledem k výše uvedenému požadujeme, aby byla ze strany Ministerstva zdravotnictví neprodleně zjednána náprava, která by měla spočívat v:

- zrušení nesprávných požadavků Hlavního hygienika ČR MUDr. Michaela Víta, Ph.D. uvedených v dopise ze dne 3.9.2008,

- řádném posouzení vlivů leteckého provozu na lidské zdraví v rámci procesu EIA alespoň k roku 2020 dle stanoviska č.j. 41806/2007-OVZ-32.1.2-18.12.07 Ministerstva zdravotnictví,

- odpovědném přístupu Ministerstva zdravotnictví k posuzování zdravotních rizik v souvislosti s výstavbou paralelní dráhy na letišti v Ruzyni a to při jasně definované kapacitě letiště nebo limitech provozu,
- respektování základních práv občanů ČR

Dále Vás žádáme o informaci o opatřeních učiněných ze strany Ministerstva zdravotnictví ve věci zjednání nápravy.

Děkujeme, s pozdravem

O.s. Občané proti hluku a emisím, K Roztokům 7/82, 165 00 Praha.6 - Suchdol

O.S.OBČANÉ PROTI HLUKU A EMISÍM
IČ: 22688927
K Roztokům 82/7 165 00 Praha 6

Ing. Václav Vik
Člen výboru

Doc.Ing. Pavel Beneš, CSc.
Člen výboru

Občanské sdružení pro Nebušice, Pod Starou školou 69, Praha 6 – Nebušice,

JUDr. Jan Holub, předseda sdružení

Občanské sdružení Nad Drahaňským údolím, Zaječická 836, 184 00 Praha 8

občanské sdružení
Nad Drahaňským údolím
Zaječická 836, 184 00 Praha 8
Tel.: +420 604 260 089
IČ: 26984199. DIČ: CZ26984199

Hana Francová, předseda sdružení

Občanské sdružení přátel Hendlova Dvora, Matějská 2/2370, 160 00 Praha 6

Občanské sdružení přátel Hendlova dvora
Matějská 2370/2, 160 00 Praha 6
IČO: 266 07 379

Michael Pokorný, 1. místopředseda a jednatel

Občanské sdružení Zdravé Lysolaje, Nad Pramenem 2a/289, 160 00 Praha 6 – Lysolaje

Eva Konečná, členka výboru

Vzhledem k tomu, že se stanoviska MZ ve věci paralelní dráhy často odvolávají na další úřady a instituce a současně se dotýkají zdraví obyvatel v okolí letiště, zasíláme kopii této stížnosti:

Ministerstvo životního prostředí	KHS Středočeského kraje
Veřejný ochránce práv	HS hl.m.Prahy
Výbor pro zdravotnictví PS PČR	Výbor pro životní prostředí PS PČR

Středočeský kraj - Výbor pro životní prostředí a zemědělství a Výbor pro regionální rozvoj

Obce a MČ v okolí letiště	Česká akustická společnost

Přílohy:
1.dopis MZ z 3.9.2008
2.dopis ministerstva dopravy z 14.4.2009