

# OSOBNĚ

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

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

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 zjednáni 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, navrhuje 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 zjištěitelný. 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 neobhájitelný 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 **nedůvodně, zbytečně 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, Kněžves, 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.

