

Připomínky k řízení

Posuzování vlivu stavby na životní prostředí

" Paralelní RWY 06R/24L - Praha - Ruzyně "

leden 2008

Zpracovatelka tématu - paní Ing. Dana Potužníková v říjnu a listopadu 2007 v této práci popsala řadu ze zdravotního hlediska důležitých skutečností:

- Mezi zdroje zdravotních rizik pro obyvatele v okolí letiště je kromě hluku z leteckého provozu nutno počítat i imise škodlivin znečišťujících ovzduší a možnost kontaminace podzemních vod pohonnými hmotami.
- Hluk je nutno považovat za bezprahově působící škodlivý faktor.
- Motorové zkoušky letadel na zemi se po změně legislativy nepočítají do hluku z leteckého provozu, ale posuzují se jako hluk ze stacionárního zdroje, kde jsou hlukové limity $L_A eq T = 50$ dB ve dne a 40 dB v noci.
- Zvuky, které jsou způsobovány zdroji nezávislými na jednotlivci a jsou příliš silné, příliš časté, nebo působí v nevhodné situaci a době, mohou na člověka působit nepříznivě.
- Mezi akutní účinky hluku lze považovat poškození sluchového aparátu, zvýšení krevního tlaku, zrychlení tepové frekvence, stažení periferních cév, zvýšení hladiny adrenalinu.
- Mezi vlivy na psychiku lze uvést únavu, depresi, rozmrzelost, agresivitu, neochotu, snížení výkonnosti, paměti a pozornosti.
- Hluk může způsobovat i některé civilizační choroby.
- Mezi hluky různého původu má hluk z leteckého provozu větší obtěžující účinek, než hluk ze silniční, nebo železniční dopravy.
Moje poznámka: Pokud má letecký hluk větší obtěžující účinek, než hluk ze silniční nebo železniční dopravy, neměl by mít hluk z leteckého provozu naopak nižší hlukový limit než hluk ze zdrojů ostatních?
- Dále zpracovatelka tématu uvádí:
V případě měření a hodnocení hluku z leteckého provozu je třeba hodnotit nejen průměrnou ekvivalentní hladinu akustického tlaku $L_A eq T$, je třeba hodnotit i krátkodobou maximální hladinu akustického tlaku $L_A max$, nebo hlukovou expozici SEL, i počet těchto

krátkodobých hlukových událostí zvláště pro denní dobu a zvláště pro noční dobu.

Moje poznámka: Je škoda, že Ministerstvo zdravotnictví při schvalování Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými vlivy hluku a vibrací, ani při implementaci Směrnice Evropského Parlamentu a Rady č. 2002/49/ES z 25.6.2002 o hodnocení a řízení hluku v životním prostředí, u nás hodnocení krátkodobého působení hluku $L_{A \max}$, ani velikost hlukové expozice SEL dosud nezavedlo. Jak je patrné, je to v rozporu se stanoviskem zpracovatelky tématu.

- Dále zpracovatelka tématu uvádí:

Dle doporučení Světové zdravotnické organizace WHO, by v chráněném venkovním prostoru staveb neměla průměrná ekvivalentní hladina akustického tlaku $L_{A \text{ eq}}$ v exteriéru ve dne přesahovat 60 dB, v noci by neměla přesahovat 45 dB a počet hlukových událostí v noci by neměl být větší, než 10 až 15 hlukových událostí za 8 hodin noci.

Moje poznámka:

Pokud u letiště Ruzyně vynásobíme 6 povolených pohybů za hodinu v noční době, dostaneme 48 pohybů za 8 hodin noční doby. To je několikrát více, než je doporučení WHO.

- Zpracovatelka tématu uvedla zajímavou informaci o tom, že průnik hluku přes obvodový plášť budovy s částečně otevřeným oknem kvůli větrání (mikroventilací) utlumí hluk zvenčí pouze o 15 dB.

Moje poznámka:

Tím ovšem bourá dosavadní falešné představy o tom, že instalací plastových oken, které mají v zavřeném stavu neprůzvučnost 37 dB, je možno v hlukovém pásmu letiště venkovní hluk větší, než 60 dB ve dne a 50 dB v noci snížit uvnitř místností pro bydlení na hodnoty dané platným hygienickým předpisem.

Z výše uvedeného poznání dále vyplývá, že § 31 zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví nemá reálného řešení, neboť neprůzvučností obvodového pláště budovy 15 dB nelze dosáhnout uvnitř místností pro bydlení splnění požadavku Vládního nařízení č. 148/2006 Sb., § 10, odst. 2, tj. $L_{A \text{ eq T}} \leq 40$ dB ve dne a 30 dB v noci.

Dále zpracovatelka tématu uvedla počty v současné době leteckým hlukem zasažených osob v několika vybraných obcích poblíž letiště, i prognózu, kolik obyvatel bude leteckým hlukem zasaženo v roce 2012. Je škoda, že zcela chybí údaje o celé severní části Prahy 6, kde už nyní je, a v budoucnu bude, leteckým hlukem rovněž zatížen značný počet obyvatel.

V této souvislosti je nutno upozornit, pokud bylo při měřeních a vyhodnoceních hluku z leteckého provozu použito nikoliv přímo Vládního nařízení č. 148/2006 Sb., ale bylo použito zkrácené a méně přesné metody měření a výpočtu leteckého hluku dle Metodického návodu Ministerstva zdravotnictví ze dne 19.2.2007 čj. OVZ-32.0-19.02.2007/6306, pak se lze důvodně domnívat, že takovéto výsledky jsou číselně invalidní.

Metodický návod totiž průměrnou ekvivalentní hladinu akustického tlaku v průběhu 16 hodin každého dne a v průběhu 8 hodin každé noci účelově změnil na průměr akustického tlaku za 6 měsíců (květen až říjen), čímž se do konečného výsledku dají započítávat i dny, kdy se létalo méně, případně, kdy se nelétalo vůbec.

Do Metodického návodu MZ prosazené zprůměrování umožňuje nesprávné překračování hlukových limitů ve dnech, kdy byl letecký provoz velmi silný. To je ovšem v rozporu s Vládním nařízením č. 148/2006 Sb, v němž platí pro denní dobu limit $L_{A \text{ eq } D} \leq 60$ dB a pro noční dobu limit $L_{A \text{ eq } N} \leq 50$ dB. O zprůměrování se ve Vládním nařízení č. 148/2006 Sb. neuvádí vůbec nic.

Druhou nesprávně prosazenou úpravou v Metodickém návodu MZ ze dne 19.2.2007 je započítávání pouze 20 až 60 sekundových časových výseků hluku přelétávajících letadel, přičemž hluk přirozeného hlukového pozadí je z výpočtu ekvivalentní hladiny akustického tlaku vyklíčováván, jako by žádný neexistoval. Těmito matematickými operacemi je dosahováno dalšího snížení číselné hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku oproti měření a výpočtu, který by probíhal přesně podle Vládního nařízení č. 148/2006 Sb., ve kterém se o vyklíčovávání hluku pozadí, ani o zprůměrování za 6 měsíců neuvádí vůbec nic.

Proto lze konstatovat, že postup výpočtu ekvivalentní hladiny akustického tlaku dle Metodického návodu MZ je s Vládním nařízením č. 148/2006 Sb. v rozporu. Proto bude nutno Metodický návod MZ změnit tak, aby popsané úpravy výpočtu ekvivalentní hladiny akustického tlaku zvýhodňující letiště a letecké dopravce na úkor obyvatelstva žijícího na zemi, byly z Metodického návodu MZ odstraněny.

Ve studii firmy TECHSON z dubna 2007 jsou tabulky počtu hlukem obtěžovaných osob, kde chybí sdělení, kolik pohybů letadel bylo v den měření zaznamenáno. Mohlo se totiž stát, že bylo měřeno v době, kdy byl v dané oblasti letecký provoz minimální, nebo se létalo úplně někde jinde, než v měřené oblasti, nebo bylo měřeno dle Metodického návodu MZ, jehož použití dá jiné výsledky, než kdyby bylo použito rovnou Vládního nařízení č. 148/2006 Sb, jehož právní síla je větší, než Metodického návodu MZ. Uváděná čísla pak nemusejí mít odpovídající validitu.

Dále se ve studii hluku firmy TECHSON z dubna 2007 uvádí, že kontrolu rozsahu hlukového pásma letiště se doporučuje provádět v intervalech 2 až 3 roky za použití statistických ukazatelů za 6 měsíců (květen až říjen), které umožní odvození výsledné hladiny akustického tlaku v souladu s Metodickým návodem MZ.

Vzhledem k tomu, že počet letadel za den i počet letadel za noc, jejich hlukové parametry i způsob letu, nejsou nikdy zcela shodné, je doporučené vycházení ze statistických ukazatelů za 6 měsíců nesmyslné. Protože údaj o tom, zda byly hladiny akustického tlaku pro hlukové pásmo dodrženy, či nikoliv, se nelze dozvědět ihned, ale až po více než 6 měsících, a to je pozdě.

Aby mohla být zjednána náprava, je třeba případné překročení hlukových limitů mimo hlukového pásma znát ihned a nikoliv až po 6 měsících.

Právě proto, aby bylo možno případná nápravná opatření realizovat co nejrychleji, jsem panu starostovi MČ Prahy 6 navrhnul, aby po letišti požadoval instalování dalších 10 kusů stabilních monitorovacích stanic umístěných vně hlukového pásma letiště, aby kontrola nepřekračování hlukových limitů stanovených Vládním nařízením č. 148/2006 Sb. mohla být nepřetržitá, ve dne i v noci a výsledek kontroly nepřekračování hlukového limitu, aby byl k dispozici hned 2. den na internetu pro kontrolu veřejností.

Pan starosta v tomto smyslu napsal tehdejší ředitelce Ing. Černochové dopis ze dne 13.6.2006, ale jak s tímto dopisem letiště naložilo, mi známo není.

Pan starosta napsal podobný dopis i řediteli Letového provozu Ing. Maternovi, ale jak s tímto dopisem řízení letového provozu naložilo, mi rovněž známo není. Kopie těchto dopisů příkládám.

Nevím, z jakého zdroje informací zpracovatel Posouzení vlivu na veřejné zdraví vycházel, když v elaborátu uvádí, že např. v Nebušicích s 2.697 obyvateli nejsou v současné době v noci leteckým hlukem exponováni žádní obyvatelé a po výstavbě BIS dráhy, že budou ve spánku leteckým hlukem lehce rušeni pouze 2 obyvatelé a 1 obyvatel bude rušen vysoce. Ve dne bude leteckým hlukem obtěžováno 256 obyvatel lehce, vysoce obtěžováno bude 75 obyvatel.

To pokládám za naprostý nesmysl. V Nebušicích hlukovou situací znám a už dnes, kdy letadla startují v intervalech 42 až 50 sekund směrem na Horoměřice a Suchdol, jsou letadla nad severním obzorem Nebušic vidět a hluku v Nebušicích nadělají víc než dost. A po vybudování BIS dráhy, kdy by se měla podstatná část leteckého provozu přiblížit k Nebušicím o 1525 m, si nedovedu představit, že by v noci byli ze spánku lehce rušeni pouze 2 obyvatelé a vysoce rušen pouze 1 obyvatel. Ve dne by mělo být lehce hlukem obtěžováno 256 obyvatel, vysoce obtěžováno 75 obyvatel.

Pokud jsou stejným způsobem hodnocena i ostatní hodnocená místa, pak jde o naprosto nechutnou manipulaci ve prospěch letiště a leteckých dopravců na úkor obyvatelstva, které je na zemi a kvůli hluku z leteckého provozu se nikam odstěhovat nemůže.

Jak už jsem výše uvedl, instalace plastových oken není žádným odpovídajícím protihlukovým opatřením, protože při neprůzvučnosti obvodových stěn 15 dB za použití mikroklimatizace, nemůže být dosaženo uvnitř staveb pro bydlení $L_{A eq T} \leq 40$ dB ve dne, ani $L_{A eq T} \leq 30$ dB v noci. A bez větrání nebo mikroklimatizace obyvatelstvo žít nemůže.

Další nezodpovědné tvrzení lze nalézt ve zprávě firmy TECHSON z června 2007 na str. 25. Uvádí se zde, že souhlasné stanovisko k výstavbě BIS dráhy lze dát po ověření, že překročení hygienického limitu hluku z leteckého provozu v dané lokalitě bude málo významné (do 5 dB).

Čili už v dokumentu, který by měl odůvodnit, že stavba bude v souladu s hygienickými podmínkami, se dopředu připouští překračování hygienických podmínek do 5 dB přes závazný hlukový limit. Takovéto nadržování letišti a leteckým dopravcům přece není možné ! Proč nezakročí Hlavní hygienik ?

Závěr.

Je třeba odpovědné činitele upozornit na to, že hluk je dle vyjádření zpracovatelky tématu bezprahově působící škodlivý faktor, který může působit značnému počtu obyvatel i značné zdravotní potíže (viz zkrácený výběr Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví).

Bude užitečné se ptát, proč byl Ministerstvem zdravotnictví odsouhlasen Metodický návod MZ ze dne 19.2.2007, který je, jak výše popsáno, s Vládním nařízením č. 148/2006 Sb. - tedy s nařízením vyšší právní síly - v rozporu.

Dále bude vhodné se ptát, proč letiště občanům uvnitř hlukového pásma nabízí zařazení plastových oken s neprůzvučností 37 dB v zavřeném stavu, když tato neprůzvučnost může fungovat pouze tehdy, když je okno zcela a trvale uzavřeno.

Trvale uzavřená okna ale občané mít nemohou, protože dle zásad zdravého bydlení, musejí své obytné místnosti větrat. Jakmile občané okno otevřou, hlukově izolační působení okna mizí.

Pokud občané okno částečně pootevřou, nebo použijí dle zpracovatelky tématu MIKROVENTILACI, útlum pro hluk z venčí už nebude -37 dB, ale jen - 15 dB.

A tento nízký útlum nedokáže venkovní hluk snížit na hodnoty stanovené Vládním nařízením č. 148/2006 Sb. pro chráněný vnitřní prostor staveb pro bydlení, tj. na hodnoty $L_{A\ eq\ T} \leq 40$ dB ve dne a $L_{A\ eq\ T} \leq 30$ dB v noci.

Dále bude vhodné se ptát, jakým právem je občanům uvnitř hlukového pásma upírána možnost svobodně a nerušeně užívat svůj dvorek, svoji zahradu, svůj dům, když se u těchto věcí vyskytuje úroveň hluku vyšší, než připouští platná hygienická norma. Navíc se těchto občanů nikdo ani nezeptá, zda s pobytem v hluku přesahujícím hygienické limity vůbec souhlasí.

Dle mého názoru § 31 zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví bude muset být přepracován tak, aby občany v právech vlastnických a v právech na zdraví, nepoškozoval.

Dále bude vhodné se ptát, proč v současné době letiště Ruzyně povoluje několikanásobně větší počet pohybů letadel v noci, než je doporučeno Světovou zdravotnickou organizací WHO, to je 10 až 15 pohybů letadel za 8 hodin noci.

Dále bude vhodné se ptát, proč Ministerstvo zdravotnictví při transpozici Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25.6.2002 o hodnocení a řízení hluku v životním prostředí do právního řádu České republiky dosud neprovedlo implementaci doplňkového indikátoru popisujícího jednotlivou hlukovou událost (přelet letadla) aplikací článku 5, bodu č. 2, Směrnice EU - dle přílohy č. I., bodu č. 3, kde je uvedena řada příkladů - např. když zdroj hluku je v činnosti v kratších časových intervalech do 20 % celkového času, což je typické pro hluk z leteckého provozu.

Vyhláškou č. 523/2006 Sb. o hlukovém mapování byly pro hlukové strategické mapy zavedeny indikátory L_{den} - večer - noc ale chybí stanovení vztahu tohoto indikátoru k L_{AeqT} pro denní a noční dobu a chybí stanovení, který indikátor má v daném území prioritu před druhým indikátorem a co dělat v případě, je-li dle jednoho z indikátorů daná lokalita nevyhovující např. pro letecký provoz, který vyvolává nadlimitní letecký hluk.

Až u nás plně vstoupí do platnosti Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25.6.2002 o hodnocení a řízení hluku v životním prostředí, bude letecký hluk večerní mezi 18,00 hod. až 22,00 hod. penalizován přírážkou + 5 dB, a letecký hluk noční, mezi 22,00 hod. do 06 hod. ráno bude penalizován přírážkou + 10 dB. Toto budoucí opatření bude sloužit k lepší ochraně obyvatelstva na zemi před nadměrným hlukem a k nelibosti letiště a leteckých dopravců. Vzorec pro výpočet výše uvedeného je už dnes k dispozici ve vyhlášce č. 523/2006 Sb. o hlukovém mapování, na příloze č.1 v kapitole Výpočet hlukových ukazatelů.

Z výše uvedeného vyplývá, že zpráva "Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví" z října a listopadu 2007 je po stránce výčtu zdravotních rizik zpracována srozumitelně, ale po stránce stanovení počtu hlukem zasažených obyvatel v jednotlivých obcích jsou - zřejmě vlivem výpočtů dle Metodického návodu MZ ze dne 19.2.2007 - výsledky značně podhodnoceny. Chybí údaje o počtech zasažených lidí na celém severním okraji Prahy 6.

Bude vhodné si rovněž uvědomit, že veškeré tabulky i návrhy hlukových pásem letiště, pokud vznikly výpočtem podle Metodického návodu MZ ze dne 19.2.2007, jsou pravděpodobně rovněž podhodnoceny.

Až budou tabulky a grafy přepracovány měřením a vyhodnocením přesně podle Vládního nařízení č. 148/2006 Sb. na letišti nezávislou akreditovanou měřicí laboratoří, pak bude možno naměřeným a vyhodnoceným výsledkům důvěřovat.

Vzhledem k množství shora popsaných nedostatků, nelze dosavadní výsledky Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví " Paralelní RWY 06R/24L - Praha - Ruzyně" pokládat za věrohodné.

Přílohy:

- Kopie dopisu adresovaného firmě TECHSON - Ing. Jiří Šulc, Nad zámečkem 15, 150 00 Praha 5
- Kopie dopisu MGr. Jiřího Hermanna ze dne 30.8.2006, člena Rady MČ Prahy 6.
- Kopie dopisu MGr. Tomáše Chalupy, starosty MČ Prahy 6, ze dne 13.6.2006.
- Kopie dopisu MGr. Tomáše Chalupy, starosty MČ Prahy 6, ze dne 24.7.2006.

Jiří Maštera