

MŽP

Odbor výkonu státní správy

Ředitel odboru Ing. Miloslav Kuklík

Vršovická 65

100 10 Praha 10

Č. j.: MZP/2019/500/1702

Sp. zn.: ZN/MZP/2019/500/7

Vyjádření k závaznému stanovisku MŽP z 200330

Pane Kuklíku,

jste podepsán pod níže specifikovaným dokumentem, proto moje vyjádření k němu posílám Vám.

Ve dnech, kdy je celá společnost značně paralyzována, vydalo MŽP

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Praha dne 30.3.2020

Č. j.: MZP/2019/500/1702

Sp. zn.: ZN/MZP/2019/500/7

Dále jen *závazné stanovisko*, proti kterému *není podání samostatného odvolání přípustné*. Už jenom tato formulka sama o sobě příznačně vystihuje realitu: 38 stránek textu, který zpečetuje neblahý dopad jedné velkostavby na život mnoha desítek ne-li stovek lidí na dlouhá desetiletí ne-li století, text, který mimo jiné obsahuje mnoho nepřesností i vyložených nepravd, je nenapadnutelný, tedy absolutně neomylný, jediné ten správný... Kolik takovýchto jediné správných na věky platných nenapadnutelných textů jsem už v životě četl... A byli pod nimi nejednou podepsáni nejenom úředníci, ale i potentáti. Kde je jim dnes konec? Textům i potentátům... 😊

Není-li odvolání přípustné, nemá smysl se tomu textu věnovat podrobně, rozebrat jeho vady jednu po druhé. Pro ilustraci kvalit tohoto textu zmíním jenom pár věcí a pouze velmi stručně.

Znovu jsem si přečetl moje vyjádření, která jsem k projednávané věci na MŽP poslal. Tím jsem se ubezpečil, že si dobře pamatuji jejich obsah a že z mých námitek jste tedy vyzobali jenom něco a zbytek přešli mlčením. Jinými slovy:

Mnoha mými námitkami jste se vůbec nezabývali, natož že byste je věrohodně posoudili. Za mnohé několik příkladů:

- Nikdo se neobtěžoval napsat jakoukoliv **měřitelnou tedy i kontrolovatelnou hodnotu** o kolik dB ta či ona v záměru mnohokrát zmíněná *nová technologie* snížení hladiny hluku přinese. Nic, pouze obecná tvrzení, navíc od lidí, kteří na veřejném projednávání prokázali, že ani nevědí, že jimi neustále vychvalované a údajné snížení hluku přinášející *nové technologie* byly již na této části železnice použity a naměřený hluk je i s nimi na samé hraně hygienických limitů... Toto tvrzení znovu opakujete v *závazném stanovisku*. Jsem zvědav, zda-li skutečně za pár let bude znovu vybagrováno a nahrazeno celé podloží trati, které bylo zde vybudováno při poslední rekonstrukci, jaké jiné kolejové spony, pražce... budou použity...
- Napsal jsem: Kromě výpočtů a odborných expertíz je nasnadě i jednoduchá otázka: **Proč na všech mně známých lokalitách, kde došlo k rekonstrukci nebo výstavbě železničních tratí se**

stejnými parametry jako má mít předložený záměr, proč byly a jsou nedílnou součástí těch staveb soubory protihlukových stěn? Nejnověji například trať do Havlíčkova Brodu nebo výstavba koridoru do Českých Budějovic (tam na úseku dlouhém 19,9 km postaví 2,205 km proti hlukovým stěnám, přestože se trasa vyhýbá obcím a víc jak 2 km vede v tunelech...). Ani k těmto mým námitkám a otázkám se nikdo vyjádřit neobtěžoval...

- Stejně tak bez povšimnutí zůstala moje sdělení, že značné **zvýšení všech parametrů trati** (zvýšení rychlosti, délky, množství, tonáže vlaků...) na mez technických možností této železnice nemůže vést ke snížení emisí hluku proti stávajícímu stavu už jenom z principu...

To, co jste okomentovali, jste většinou lacině bagatelizovali, například:

S mými námitkami:

V *Doplnění hlukové studie na základě stanoviska obce Kostomlaty nad Labem ze dne 5. 2. 2019* je na straně 9, Obr.3 a Tab. 4 uveden výhledový stav intenzity dopravy ale **bez uvedení času, kdy že to má nastat**. Kromě toho tam uvedená intenzita v místě D odečtená od intenzity v místě E dává výsledek vyvolávající spoustu otázek:

Podle tohoto popisu by měl být denní auto provoz v ulici Hronětická vypočitatelný jako rozdíl provozu v místech E a D. $E - D = 637$ aut, která přijedou/odjedou do/ze slepé enklávy, kterou tvoří cca 20 nemovitostí (a z nichž je několik neobývaných). Z toho prý bude 50 nákladních aut ve dne a dalších 6 nákladních aut ještě během noci. Intenzita provozu v místě D prý bude pouze 269 vozidel a z toho jenom 25 nákladních aut... To vše - troufnu si tvrdit - pro mnohem větší soubor nemovitostí, než kolik jich je v lokalitě, kam vede provoz po ulici Hronětická... A to nepočítám tranzitní provoz, který zde i po vystavění nadjezdu u Rozkoše a zrušení přejezdu v ulici Hronětická stejně bude. Z takovýchto podivných představ je pak exaktně vypočítávána hluková zátěž... To vypadá docela na nějakou „účelovku“, pak může někdo i spočítat, že **se v budoucnu u domu čp. 126 rapidně sníží úroveň hluku o 6,8 dB...** Při pohledu na mapu je zřejmé, že i po zrušení stávajícího přejezdu do Rozkoše zůstane ulice 9. května nejkratší cestou vozidel minimálně z výše uvedených dvou oblastí jedoucích jak do/z Lysé tak do Rozkoše či Lán. A kudy asi pojedou vozidla z této části ulice 9. května do centra obce nebo do Nymburka? Pojedou delší trasou - nejdříve v protisměru k nadjezdu a pak na Nymburk, nebo rovnou po směru na Nymburk? A co vozidla, která přijedou do této části obce od západu (dopravní obsluha, návštěvníci...), budou se na ulici 9. května otáčet nebo zvolí pohodlnější trasu na křižovatku ke kostelu?

Ještě připomenu že existuje vědecky dokázaný jev zvaný **dopravní indukce**, díky kterému až na výjimky v praxi po otevření nové silnice (přeložky) sice intenzita dopravy na krátký čas klesne, celkový nárůst počtu aut ale původní úroveň hluku brzy dožene. **Čím větší silniční kapacita je k dispozici, tím větší je objem dopravy...**

jste se v textu *závazného stanoviska* „vypořádali“ takto:

Vypořádání: *Modelování frekvence silniční dopravy po změnách dopravní infrastruktury v zájmovém území je provedeno standardním způsobem.*

Modelování je provedeno standardním způsobem... Že je v tom modelu evidentní kiks už v definici výchozího stavu, posuzovatele zjevně netrápí. Pro něj je důležitý výsledek: že **se v budoucnu u domu čp. 126 rapidně sníží úroveň hluku o 6,8 dB...** Jak se k tomuto nesmyslu došlo, je pro něj nepodstatné... 😊😊

Nebo můj text výhrad k záměru:

Prostupnost krajiny není totéž co *prostupnost obce natož průchodnost podchodu pod železnici*.

Snížení počtu přejezdů ze 13 na 5 je výrazné omezení prostupnosti krajiny umocněné navíc značným nárůstem jak rychlosti tak množstvím a zvýšením délky vlaků. Zachování podchodu na místě bývalého přejezdu na Lány (u OÚ) ani postavení nadjezdu u Rozkoše nevykompenzují zhoršení průchodnosti krajiny zrušením toho přejezdu u OÚ. Přitom bylo a je reálné nahradit tento přejezd podjezdem alespoň pro osobní automobily, zejména, když parametry tam umístěného podchodu (3m šířka, 2,5m výška) mají už blízko parametrům potřebným pro podjezd pro osobní automobily... Provozovateli železnice ale jde v první řadě o peníze, nikoli o prospěch obyvatel...

V souvislosti se zrušením přejezdu u OÚ a jeho „nahrazením“ nadjezdem u Rozkoše předkladatel záměru píše o *odvedení dopravy z vnitřní části obce přímo na silnici tvořící páteřní dopravní trasu v dotčeném území* a o tom, že *vlivem plynulé jízdy dojde spíše k poklesu emisí na ujetý km*. Jaksi při tom ale zapomene sdělit, že se tím zvýší imise hluku v již tak přetížené oblasti podél té trasy a zejména skutečnost, že absolutní produkce emisí tím značně naroste, prodlouží se doba jízdy, spotřeba pohonných hmot, na té objížďce projede několik křižovatek... to vše vztaženo ke stavu, kdyby byl v místě rušeného přejezdu vybudován podjezd pro osobní automobily...

byl „vypořádán“ v *závěrečném stanovisku* tímto sdělením:

V připomínce je zaměřována prostupnost krajiny a obslužnost území. Pro *obslužnost území jsou v záměru navržena odpovídající opatření*.

Po pročetí platného ÚP naší obce, neřku-li po prostudování spousty další odborné literatury na toto téma, kdokoli snadno zjistí, že ten kdo něco zaměňuje, překrucuje můj text, je autor toho *vypořádání*...

Jinde v mém textu námitek k záměru je jeho součástí i následující moje sdělení (před kterým jsem popsal, proč je uvádím):

Nahlíženo z jiné strany: pro dosažení výsledné hodnoty součtu dvou zdrojů hluku ve výši 59,6 dB, když intenzita jednoho zdroje hluku činí 48.0 dB (zadavatelem uvedený údajný hluk výlučně z provozu na dráze) pak intenzita druhého zdroje hluku by musela dosahovat hodnoty přes 59 dB! Jinými slovy hluk na veřejné komunikaci by musel být mnohonásobně silnější než hluk ze železnice i kdyby mezi těmito zdroji nestály domy. Poněkud absurdní, že.

Vše výše napsané pod tímto bodem je ale vztaženo k jedné konkrétní poloze referenčního bodu (v místě umístění měřicího mikrofону při letošním měření hluku). Tam jsem tento referenční bod č. 2 alokoval na základě poněkud nezřetelného obrázku č. 5 v uvedeném materiálu předkladatele, který bohužel tento ani jiný referenční bod nijak nepopsal. Je zřejmé, že přemístění referenčního bodu i jenom o několik metrů může vést v reálu k naprosto odlišným výsledkům měření intenzity hluku. Analogicky: **nespecifikování všech rozhodných dat tedy i přesné polohy virtuálních referenčních bodů má za následek naprosté znevěrohodnění jakéhokoli výsledku. Tedy opět přesné výpočty z nepřesných vstupních dat...**

Hluk generovaný provozem na pozemní komunikaci v okolí (nejenom) mého domu je a i v budoucnu patrně zůstane naprosto bezvýznamný s ohledem na značně převažující hluk generovaný železnici. Je zbytečné mařit čas počítáním virtuálního hluku, když se vychází z virtuálních parametrů a není ani specifikováno místo, pro které je ta virtuální intenzita hluku spočítána...

S těmito mými námitkami se *závěrečná zpráva* „vypořádala“ tak, že jako obvykle zcela redundantně rozsáhle zopakovala, co je napsáno v záměru a k tomu pak pouze dodala:

Vzhledem k výše uvedenému jsou námitky a úvahy podatele poněkud zmatené a nejasné. Jeho závěry vycházejí z údajů v tabulkách č. 6 a č. 7 přílohy č. 8.c. Není ale jasné, jak dospěl k závěru,

že hluk na veřejné komunikaci by musel být dle údajů z přílohy č. 8.c. mnohonásobně silnější než ze železnice. Poloha a popis referenčních bodů jsou, jak již bylo uvedeno výše, popsány v kapitole 7. přílohy č. 8.c. (viz tabulka č. 5 a obr. č. 5.)

Na závěr je třeba připomenout, že synergetické hodnocení hluku ze železniční trati a ze silniční dopravy se běžně neprovádí – k tomuto ukazateli nejsou vztaženy žádné platné hygienické limity.

Byť se co by technik snažím vyjadřovat jasně a přesně, nemohu vyloučit, že i tak jednoduché sdělení, jakým je popis sčítání intenzity hluku dvou zdrojů, se může někomu jevit jako nepochopitelné. Pak ale nebylo nic jednoduššího, než se mě zeptat na vysvětlení. Pro autora „vypořádání“ ale zbytečná ztráta času. Vždyť už tak je víc než vstřícný: blahosklonně se zabývá něčím, k čemu **nejdou vztaženy žádné platné hygienické limity**.

V citování nevěrohodných „vypořádání“ bych mohl pokračovat dlouho ...

Ve „vypořádání“ k bodu V. v *závěrečné zprávě* je pak obsaženo vše. Je to ve zkratce sdělení o tom, že tak závažnou věc, jakou je vpád železničního koridoru do života mnoha generací mnoha lidí naší obce, posuzuje kdosi nejenom žijící někde jinde, komu je náš život naprosto šum a fuk, ale nemající ani ponětí o současném reálném stavu věcí, když napsal:

Vypořádání: Je možno předpokládat, že již nejezdí vlaky bez „nádrže“ na splaškové vody.

Pane Kuklíku, i tento předpoklad je naprosto mylný, špatný jako mnoho dalších, na základě kterých bylo Vámi vydáno *závažné stanovisko* v této věci. Bylo by velmi žádoucí jít se na realitu, o které od stolu rozhodujete, alespoň podívat, nedržet se pouze suchých a ještě všelijak korigovaných vyhlášek, směrnic a vágních nezávazných slibů drážního molocha, že bude líp...

Kdybyste u této železnice bydlel nebo alespoň těmi vlaky jezdil, pak byste věděl, že mnohé z nich trousí lidské fekálie dnes stejným způsobem a velmi pravděpodobně kvantitativně daleko víc, než jak je trousily za Rakousko – Uherska. Posílám Vám něco fotografií těchto vlakových latrín, které jsem pořídil při několika mých běžných cestách vlakem po zdejší trati v minulých dnech. Na záběrech kolejiště si povšimněte bílých fliček, to jsou zbytky toaletního papíru, v kolejištích běžný prvek...

A pokud byste u železnice žil 70 let jako já, patrně byste pečlivěji zvažoval svůj podpis pod výše uvedeným textem...

Takto pojatá EIA k danému záměru se jeví jako pouze draze zaplacená šaškárna (to je ten z mírnějších výrazů, které jsem k danému procesu odposlechl...). Předem daný výsledek, kdy se stohy papíru popíší stále dokola opakovanými nepodstatnostmi, super přesnými výpočty se zpracují naprosto nesmyslná vstupní data, počítačová grafika je potvrdí barevnými dekoracemi. Podle zajetého scénáře běžící divadýlko pro domorodce, jehož zájmy chrání všichni aktéři tak vehementně, že dopadne hůř jak *ještěrka obecná*. Nepřekvapí, že zadavatel měl hotovou projektovou dokumentaci již před tím, než to divadýlko začalo, tak si je výsledkem jist...

Není-li opravný prostředek přípustný, pak lze do hodnocení napsat cokoli a to platí...

V Kostomlatech nad Labem dne 3. 5. 2020

S pozdravem,

Josef Touš
9. května 126
289 21 Kostomlaty nad Labem

Touš J.

Několik obrázků k textu v závěrečné zprávě:

Vypořádání: *Je možno předpokládat, že již nejezdí vlaky bez „nádrže“ na splaškové vody.*















