

Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje

28. října 2771/117, 702 18 Ostrava

Nesouhlasné vyjádření k přepracované dokumentaci záměru

„Ekologizace veřejné dopravy Ostrava-Poruba“

(kód MSK2105)

1. ČÁST

Vyjádření podává:

Prosíme, přemýšlejme, z.s., IČO 061 29 277

Jedlová 1926/1, 708 00 Ostrava-Poruba

V Ostravě, dne 27. dubna 2020

Mgr. et Mgr. Markéta Vysloužilová
Radní Prosíme, přemýšlejme, z.s.

I. Připomínky k příloze P 06 – Hluková studie

1.

Zásadní připomínkou i pro přepracovanou dokumentaci zůstává, že uvedené údaje nejsou úplné, a tak vůbec **neumožňují vyhodnotit samostatně vliv na životní prostředí tohoto projednávaného záměru „Ekologizace veřejné dopravy Ostrava-Poruba“**, dále též jen „záměr“.

V hlukové studii je sice uveden výchozí stav A bez realizace záměru, avšak konečný stav s realizací jen **tohoto záměru ve studii vůbec uveden není**. Záminkou pro tento postup je zjednodušení interpretace výsledků. Místo toho je uveden pouze stav B zahrnující dohromady realizaci tohoto záměru a záměru „Komunikace – Severní spoj“.

Z přepracované dokumentace není možné jakkoli odlišit účinky těchto dvou uvedených samostatných záměrů na životní prostředí. Přitom hodnocení vlivu záměru „Ekologizace veřejné dopravy Ostrava-Poruba“ jako takového je základem procesu posuzování vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví. Posuzování i spolupůsobení dalších záměrů je samozřejmě žádoucí, ale nemůže nahradit posouzení samostatného záměru.

2.

I nadále hluková studie obsahuje nepřesnosti a zkreslení některých důležitých údajů.

Všechny tyto nepřesnosti a zkreslení údajů působí jedním směrem, a to tak, že vedou k neoprávněnému vylepšení hodnocení záměru. Buď zdánlivě zvyšují vypočtené hodnoty pro stav A bez realizace záměru nebo naopak snižují vypočtené hodnoty pro stav B – realizace záměru.

Z toho pak vyplývá, že ve skutečnosti by realizací záměru došlo ke **zvýšení hluku** na třídě 17. listopadu a ulici Průběžné a u domů kolem těchto ulic. U některých domů by došlo i k **překročení hygienických limitů hluku**.

3.

Ani v přepracované dokumentaci se hluková studie vůbec nezabývá navýšením hluku v některých dalších ulicích, které by zcela nepochybně byly záměrem silně postiženy v období výstavby anebo v období provozu (např. ulice Pustkovecká, Bludná, K Okovici).

Autor studie se vyhýbá konkrétnímu popisu stavu na dalších postižených ulicích. To, že autor údajně nemá k dispozici určité podklady je jen záležitostí jeho smluvního vztahu s oznamovatelem záměru.

Je v rozporu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, pod nějakou záminkou vynechat část vlivem posuzovaného záměru postiženého území a lidí tam žijících. I oni mají právo na ochranu před negativními vlivy záměru. Proto žádáme, aby i tato problematika byla v dokumentaci řádně zpracována.

4.

Trváme na tom, aby v hlukové studii byl zařazen i stav „s realizací záměru, ale bez realizace Severního spoje“.

Jeho nezařazením předkladatel dokumentace skrývá skutečnost, že v některých výpočtových bodech bude překračován hygienický limit hluku. Jedině z takového stavu lze zjistit skutečný a nezkrácený vliv posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

V hlukové studii uváděné tvrzení, že „*četnost dopravy bude vlivem provozu Severního spoje po ul. Průběžná vyšší než bez provozu Severního spoje a modelový stav včetně Severního spoje tak představuje horší hlukovou situaci (oproti situaci bez Severního spoje). Pokud tedy budou protihluková opatření dostatečná pro provoz včetně Severního spoje, lze předpokládat, že i bez něj budou dostačující*“, se sice může jevit logické, ale platí jen pro ulici Průběžnou.

Jak vyplývá z modelů výhledového dopravního zatížení pro IAD roku 2035 se Severním spojem a bez Severního spoje (obr. 1 a 3 na str. 4 a 10 Dopravního modelu – Ekologizace veřejné dopravy Ostrava-Poruba, Zpracování dopravního modelu, Zpracoval: UDIMO, spol. s r.o., 10/2017, který je přílohou dokumentace), **na tř. 17. listopadu v úseku od křižovatky s ulicí Slavíkovou po křižovatku s ulicí Průběžnou bude vyšší četnost dopravy a tedy i horší hluková situace naopak ve stavu bez provozu Severního spoje.**

Např. v úseku Podroužkova – Průběžná s provozem Severního spoje pojedje za den 11 729 vozidel zatímco bez provozu Severního spoje 16 709, tj. **o 42 % více.**

Vzhledem k tomu, že podle souhrnné tabulky výsledků, jež je přílohou hlukové studie, jsou v přilehlých domech (VB 17, 18, 19 a 21) vypočtené hodnoty hlučnosti v noci (se Severním spojem) těsně pod limitem 50 dB, takovéto navýšení četnosti dopravy nepochybně **bude znamenat překročení** tohoto limitu.

Podobně je tomu i u VB 24, 27 a 28. Nejméně u těchto sedmi výpočtových bodů – a možná i u dalších – tedy platí, že **protihluková opatření, která by byla dostatečná pro provoz včetně Severního spoje, nebudou dostačující pro stav bez provozu Severního spoje.**

Možnost, že Severní spoj nakonec nebude z různých důvodů realizován nebo jeho realizace bude dlouho odkládána, se nedá úplně vyloučit, dokud jeho stavba nebude alespoň fyzicky zahájena. A to je ještě daleko.

Dále je třeba vzít v úvahu, že Severní spoj se bude stavět ve dvou etapách, přičemž nikde není garantováno, že po postavení první etapy nebude následovat dlouhá prodleva, než začne výstavba druhé etapy. K poklesu četnosti dopravy na tř. 17. listopadu v úseku od křižovatky s ulicí Slavíkovou po křižovatku s ulicí Průběžnou však dojde působením Severního spoje až po zprovoznění jeho druhé etapy.

Pokud by byl nyní posuzovaný záměr realizován bez Severního spoje a tramvajová trať by byla zprovozněna v roce 2024, jak je plánováno, mohlo by následovat možná 10 i více roků provozu na ulici Průběžná a tř. 17. listopadu podle posuzovaného záměru avšak bez provozu druhé etapy Severního spoje, tzn. s hlučností překračující hygienický limit v uvedených výpočtových bodech na tř. 17. listopadu.

Proto je nezbytně nutné zajistit, aby hlukové limity byly dodrženy i pro případ, že by byl uveden do provozu posuzovaný záměr „*Ekologizace veřejné dopravy Ostrava-Poruba*“ bez Severního spoje. Občané bydlící v uvedených domech na to mají právo.

A proto je tedy nezbytné doplnit hlukovou studii o stav „s realizací záměru, ale bez realizace Severního spoje“ včetně návrhu dalších protihlukových opatření.

5.

Hluková studie obsahuje závažnou chybu, která zcela znehodnocuje její výsledky.

Jak uvádíme i jinde, výpočty pro stav B „s realizací záměru včetně realizace Severního spoje“ vychází z dopravního modelu, kde je započteno značné snížení četnosti dopravy na uvedených ulicích (Opavská, Průběžná, 17. listopadu) blahodárným působením zprovozněné „*Prodloužené Rudné*“, zatímco porovnávací stav A „bez realizace záměru“ vychází z původní nesnížené četnosti dopravy na uvedených ulicích z období před zprovozněním „*Prodloužené Rudné*“ (rok 2016).

Přitom není žádný rozumný důvod, aby při zjišťování vlivu posuzovaného záměru na hlučnost byly účinky „*Prodloužené Rudné*“ na snížení intenzity dopravy v posuzovaném území jednou započteny a podruhé nikoli.

Stejně jako byl vytvořen dopravní model pro rok 2035 pro stav B se započtením účinků „*Prodloužené Rudné*“, měl být za stejných podmínek, tj. se započtením účinků „*Prodloužené Rudné*“, vytvořen i model pro porovnávací stav A a s tím měl být porovnáván stav B.

Bezodůvodný rozdíl mezi stavy B a A v četnosti dopravy způsobený započtením či nezapočtením dopravního snížení provozem „*Prodloužené Rudné*“ se samozřejmě promítá do výsledků výpočtů. Bezodůvodný rozdíl mezi stavy B a A sám o sobě způsobuje, že stav B vykazuje nižší hodnoty hlučnosti než stav A, a to i bez vlivu posuzovaného záměru.

Jinak řečeno: Nikoli vliv posuzovaného záměru, ale nezapočítání značného snížení četnosti dopravy na uvedených ulicích v důsledku zprovoznění „*Prodloužené Rudné*“ u stavu A je pravou příčinou nižších hodnot hlučnosti stavu B oproti stavu A.

Nelze tedy tvrdit, že rozdíly v hlučnosti mezi stavem A a B tak, jak jsou uvedeny v souhrnné tabulce výsledků ve sloupcích „*ZMĚNA*“, jsou způsobeny vlivem „*realizace záměru včetně realizace Severního spoje*“. Souhrnná tabulka výsledků je přílohou předložené hlukové studie.

Tímto nepoctivým způsobem rozdílného započítávání vlivu „*Prodloužené Rudné*“ vycházejí výsledky výpočtů v hlukové studii pro hodnocení záměru mnohem příznivěji, než odpovídá skutečnému vlivu posuzovaného záměru.

Předložené výsledky výpočtů jsou tak znehodnoceny, a proto jsou nepoužitelné. **Pro posouzení skutečného vlivu posuzovaného záměru na hlučnost je třeba dokumentaci vrátit k přepracování, aby tato chyba byla odstraněna.**

6.

Hluková studie obsahuje další závažnou chybu, která znehodnocuje její výsledky.

V hlukové studii je uvedeno: „*Dále byly uvedenou metodikou v kontextu obměny vozidlového parku v letech 2000-2020, aktualizovány všechny emisní hodnoty hluku z provozu osobní a nákladní automobilové dopravy.*“

Z detailního porovnání hodnot v příloze „P2 - Souhrnná tabulka výsledků“, která je přílohou minulé hlukové studie (listopad 2018), s hodnotami v příloze „P02 - Souhrnná tabulka výsledků – NOVE“, která je přílohou nynější hlukové studie (leden 2020), vyplývá, že soubor hodnot ve sloupcích se společnou hlavičkou „Modelový STAV A“ z minulé hlukové studie se nijak neliší od souboru hodnot ve sloupcích se společnou hlavičkou „Modelový STAV O“ z nynější hlukové studie.

Všechny příslušné dvojice hodnot jsou naprosto stejné, nikde není odlišnost ani o jedinou desetinu. To je nakonec přiznáno i v hlukové studii v kap. 7.2.1 konstatováním: „V modelu výp. stavu A nedošlo oproti předchozí hlukové studii k žádné změně.“ To by však nebylo možné, pokud by byly aktualizovány všechny emisní hodnoty hluku z provozu osobní a nákladní automobilové dopravy.

Tedy u hodnot představujících stav A bez realizace záměru k žádné aktualizaci hodnot nedošlo, zůstaly stejné jako v minulé hlukové studii.

Hodnoty pro stav B „s realizací záměru včetně realizace Severního spoje“ tedy aktualizovány byly a pro stav A „bez realizace záměru“ hodnoty aktualizovány nebyly. Opět tak byly pro stav A použity jiné podmínky výpočtu (bez aktualizace hodnot) než pro stav B (s aktualizací hodnot).

Jinými slovy řečeno: Rozdíl mezi hodnotami pro stav A a B v souhrnné tabulce výsledků zahrnuje kromě vlivu realizace záměru včetně Severního spoje i vliv neprovedené aktualizace hodnot pro stav A.

Toto je opět chyba, která znehodnocuje výsledky výpočtů uvedené ve sloupcích „ZMĚNA“ a činí je nepoužitelnými pro další hodnocení záměru.

Pro posouzení skutečného vlivu posuzovaného záměru na hlučnost je třeba dokumentaci vrátit k přepracování, aby tato chyba byla odstraněna.

7.

V hlukové studii je uvedeno: „*Předkládaná studie aktualizuje výše uvedené hlukové studie zejména o požadavky započtení hodnoty faktoru F3 (faktor vyjadřující vliv povrchu vozovky na hodnoty LAeq) pro obrusné vrstvy se sníženou hlučností (které budou při realizaci záměru použity) dle požadavku novely metodiky Výpočtu hluku z automobilové dopravy – manuál 2018, schváleným Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR dne 5.2.2019, zn. 90/2019-910-UPR/3.*“ Na toto je odkazováno několikrát i ve vypořádání připomínek.

Zde je třeba připomenout, že celá trasa záměru se nachází v uzavřené obci, kde je maximální dovolená rychlost pro silniční dopravu 50 km/h a uvažuje se s návrhovou rychlostí 30 až 50 km/h, jak vyplývá i z tab. 1 na str. 7 hlukové studie.

Uvedená metodika stanoví, že pro rychlosti do 50 km/h (včetně) se používá pro faktor F3 číselná hodnota 1,0 pro všechny druhy asfaltobetonových, cementobetonových krytů vozovek, pokud nejsou k dispozici přesnější změřené údaje o použitém krytu, též pro kryty se sníženou hlučností. Pro obrusné vrstvy se sníženou hlučností se pro vyšší rychlosti používá pro faktor F3 číselná hodnota 0,5, což představuje útlum 3 dB.

V případě potřeby použití korekce pro nižší rychlosti, musí být tato korekce řádně zdůvodněna, doložena např. měřeními ve vztahu k původnímu a nově navrhovanému povrchu a odpovídat požadované nižší rychlosti (např. se korekce může pohybovat v rozsahu cca 1,5 – 2,0 dB).

V předložené přepracované dokumentaci je k tomu uvedeno na str. 33 pouze toto: „*U silniční automobilové dopravy již není oproti předchozí hlukové studii využita žádná dodatečná hodnota, neboť aktualizací metodiky výpočtu hluku z automobilové dopravy – manuál 2018 (02/2019) byly faktory F3 (vliv povrchu vozovky na hodnoty LAeq) zapracovány dle TP 259 – Asfaltové směsi pro obrusné vrstvy se sníženou hlučností do výpočtové metody programu Hluk+ a stanovena exaktní hodnota koeficientu F3, která byla ve výpočtu použita.*

Při výpočtu hluku z automobilové dopravy je v celém úseku řešených komunikací zvažováno použití povrchů vozovek s obrusnou vrstvou se sníženou hlučností (tzn. tiché asfalty).“

Z textu výše vyplývá, že není splněna podmínka uvedené závazné metodiky, když není vůbec doloženo, jaká číselná hodnota faktoru F3 byla pro výpočet použita, natož aby byla řádně zdůvodněna a doložena.

V této části je proto dokumentace nepřezkoumatelná a jako taková musí být vrácena k přepracování – neumožňuje totiž posoudit správnost použitých číselných hodnot faktoru F3, které mají naprosto zásadní vliv na výsledky výpočtů.

8.

Trváme na tom, že do výpočtu je zahrnuta systematická chyba tím, že do výpočtu hluku nebyly zahrnuty dřeviny.

Toto nezapočítání dřevin se totiž projeví hlavně u stavu A bez tramvaje, protože dnes je v místě velké množství stromů s velkými bohatě olistěnými korunami, jejichž schopnost tlumit hluk je značná. Tyto stromy budou při stavbě vykáceny a budou nahrazeny jen zčásti, a to dřevinami, jejichž schopnost tlumit hluk bude mnohem menší.

Když se nezapočítá, že realizací záměru dojde k poklesu tlumící schopnosti stromů, neoprávněně se nadlepšuje hodnocení záměru.

To, že byl při výpočtu použit pohlivý terén, z tohoto pohledu nic neřeší, protože byl použit pro stav A i stav B. Pokud by platilo, že použití pohlivého terénu nahrazuje útlum hluku způsobený dřevinami u stavu A, pak je zřejmé, že použití pohlivého terénu musí mít stejné účinky i u stavu B. To ovšem znamená, že se u stavu B počítá s útlumem hluku způsobeným dřevinami, které tam však kvůli vykácení a vymýcení už nebudou – tedy neoprávněně se nadlepšuje hodnocení záměru.

*

II. Společná zásadní připomínka k dopravnímu modelu, hlukové studii, rozptylové studii a k autorizovanému posouzení vlivů na veřejné zdraví

NEPRACUJE SE S DATY OTEVŘENÉ „*PRODLOUŽENÉ RUDNÉ*“

1.

Dokumentace obsahuje kritickou chybu, která naprosto znehodnocuje výsledky hlukové studie i rozptylové studie, a tím i z nich vycházejícího autorizovaného posouzení vlivů na veřejné zdraví. Máme za to, že dokumentace je v důsledku této chyby natolik vadná a nepoužitelná, že nelze jinak, než dokumentaci vrátit předkladateli k opětovnému přepracování.

V obou předložených studiích se výpočtem zjišťují hodnoty škodlivých faktorů – hluku nebo chemických škodlivin a prachu – pro stav „*bez realizace záměru*“ a pro stav „*s realizací záměru*“. Porovnáním těchto stavů se zjišťuje, zda by realizací záměru došlo k navýšení nebo naopak snížení hodnot škodlivých faktorů.

Obecně je tento postup nepochybně správný, ovšem jen za předpokladu, že vstupní data pro výpočty jsou u obou stavů pořízena za stejných podmínek.

Pokud se však podmínky pořízení vstupních dat liší, jsou touto odlišností zkresleny vypočtené hodnoty škodlivých faktorů. Jejich porovnání již vyjadřuje nejen účinek realizace záměru, ale i odlišnost podmínek pořízení vstupních dat. Vypočtené hodnoty ze vstupních dat, která byla pořízena za odlišných podmínek, jsou zcela zmatečné, neprůkazné a nepoužitelné.

Vstupními daty pro výpočet škodlivých faktorů v obou studiích je intenzita dopravy: počet vozidel, který projede danou komunikací za den. Podmínky, za kterých byly stanoveny intenzity dopravy pro stav „*bez realizace záměru*“ a pro stav „*s realizací záměru*“, se bohužel zásadně liší.

2.

U stavu „*bez realizace záměru*“ se vychází v obou studiích z intenzity dopravy zjištěné při celostátním sčítání dopravy ŘSD 2016 a z dat ze sčítání městských úseků komunikací společností Ostravské komunikace a.s. z roku 2016 resp. 2017. Takto zjištěná data byla v hlukové studii navýšena na výpočtový rok 2035 v souladu s aktuální metodikou TP 225 (vč. opravy č. 1, s účinností ode dne 26. 11. 2018).

Vychází se tedy z intenzity dopravy zjištěné v době, kdy ulice Opavská a další ulice v zájmovém území byly plně zatíženy tranzitní dopravou z ulice Rudná směrem na Opavu a opačně. Doprava na těchto ulicích ještě **nebyla odlehčena propojením Rudná – Opavská, tzv. „Prodlouženou ulicí Rudnou“**.

V té době (až do dne 19. 12. 2019) veškerá doprava přivedená po silnici od Opavy musela projít zájmovým územím – převážně po ulici Opavské. Ulice Opavská v úseku od kruhové křižovatky u Globusu po křižovatku s tř. 17. listopadu tak bývala často v obou směrech zcela zaplněna dlouhými kolonami vozidel, a proto část vozidel tento úsek objížděla po ulici Průběžné a tř. 17. listopadu – po trase plánované stavby tramvajové

trati –, kde takto vznikala dodatečná dopravní zátěž. Z hodnot intenzity dopravy získaných za těchto podmínek samozřejmě výpočtem vyšly vysoké hodnoty emisí škodlivých faktorů.

Zde je třeba dodat, že po zprovoznění tzv. „*Prodloužené ulice Rudné*“ došlo okamžitě ke značnému zklidnění dopravy na uvedeném úseku ulice Opavská i na objížděné trase po ulici Průběžné a tř. 17. listopadu.

Na „*Prodlouženou Rudnou*“ se přesunula nejen veškerá doprava na trase Opava – Rudná, ale dokonce i značná část dopravy dříve směřující po ulici Opavské přes Svinov do centra města.

Na křižovatce ulice Opavské a tř. 17. listopadu v lednu a únoru 2020 poklesl počet vozidel projíždějících po Opavské od Globusu na méně než polovinu dřívějšího stavu při téměř úplné absenci nákladních vozidel. Všechna přijíždějící vozidla projedou křižovatkou na jeden semaforový cyklus.

Na ulici Opavská se již žádné kolony vozidel netvoří, není žádný důvod objíždět ulici Opavskou po ulici Průběžné a tř. 17. listopadu, což se projevilo znatelným snížením intenzity dopravy i na těchto ulicích.

Pokud by se vypočítaly emise škodlivých faktorů z intenzity dopravy po zprovoznění tzv. „*Prodloužené ulice Rudné*“, nepochybně by na ulicích Opavská, Průběžná a tř. 17. listopadu vyšly mnohem nižší hodnoty – odhadem méně než polovina oproti hodnotám, s nimiž se pracuje v předložené dokumentaci.

3.

U stavu „s realizací záměru“ se vychází u obou studií z výhledového zátěžového stavu pro rok 2035, jak je uveden na str. 4 dopravního modelu společnosti UDIMO, spol. s r. o. z října 2017, který je přílohou dokumentace, kde kromě jiného **byla zapracována stavba Prodloužená ulice Rudná, propojení Rudná – Opavská**. To znamená, že u těchto hodnot je již plně započítáno snížení intenzity dopravy blahodárným působením „*Prodloužené Rudné*“.

Z uvedeného je zřejmé, že stavy „*bez realizace záměru*“ a „*s realizací záměru*“ se liší tím, že zcela bezdůvodně **u prvního není započítáno** snížení intenzity dopravy v zájmovém území „*Prodlouženou Rudnou*“, zatímco **u druhého** toto snížení dopravy **započítáno je**. Rozdíl ve vypočtených hodnotách emisí škodlivých faktorů vyjadřuje nejen vliv realizace posuzovaného záměru, ale zároveň i mnohem silnější vliv zprovoznění tzv. „*Prodloužené ulice Rudné*“. Z takto zjištěných hodnot tak není možné vypočítat vliv samotného posuzovaného záměru na změnu množství emisí škodlivých faktorů, protože je překryt vlivem účinků „*Prodloužené ulice Rudné*“.

Vypočtené hodnoty emisí škodlivých faktorů ve stavu „*s realizací záměru*“ jsou tak porovnávány s hodnotami stavu „*bez realizace záměru*“ mnohem vyššími, než by měli být porovnávány, což vytváří zdání, že existují jakési pozitivní účinky posuzovaného záměru na hlučnost a koncentrací škodlivin v ovzduší, které však jsou ve skutečnosti vyvolány provozem „*Prodloužené Rudné*“.

Například snížení emisí prachu a chemických škodlivin na ulici Opavské, na které je v dokumentaci opakovaně poukazováno jako na pozitivní výsledek realizace posuzovaného záměru, vzniká ve skutečnosti jen rozdílným započtením účinků „*Prodloužené Rudné*“.

4. Dílčí shrnutí

Jednoduše řečeno: Tím, že u stavu „s realizací záměru“ jsou účinky „Prodloužené Rudné“ započítány, zatímco u srovnávacího stavu „bez realizace záměru“ započteny nejsou, došlo k naprostému znehodnocení výsledků všech navazujících výpočtů.

Takto vypočtené hodnoty vůbec nic neříkají o vlivu posuzovaného záměru na změnu hlučnosti a změnu koncentrací škodlivin v ovzduší. Takto získané výsledky nejsou k ničemu. Tato chyba se nedá odstranit jinak, než že se celá tato část dokumentace od základu přepracuje.

Z uvedeného je zřejmé, že takto získané údaje rozhodně nesplňují požadavek zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, aby v procesu posuzování vlivu na životní prostředí byly získány **objektivní a odborné** podklady pro vydání rozhodnutí.

Z uvedeného vyplývá, že dokumentaci je třeba zpracovateli vrátit, aby ji přepracoval s použitím správných vstupních hodnot intenzit dopravy ve stavu „bez realizace záměru“.

III. ZÁVĚR

PŘEPRACOVANÁ DOKUMENTACE ZÁMĚRU NEOBSAHUJE VŠECHNY POVINNÉ NÁLEŽITOSTI VE SMYSLU PARAGRAFOVÉHO ZNĚNÍ A PŘÍLOHY Č. 4 ZÁKONA O POSUZOVÁNÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, A PROTO BY MĚLA BÝT OZNAMOVATELEM OPĚTOVNĚ PŘEPRACOVÁNA A PEČLIVĚ DOPLNĚNA.

Opětovné vrácení dokumentace k přepracování a doplnění příslušný zákon umožňuje. Takový postup je součástí aplikační praxe zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v České republice.

Žádáme proto vrácení aktuálně předložené dokumentace záměru oznamovateli k přepracování a doplnění.

Žádáme krajský úřad, aby k záměru vydal nesouhlasné stanovisko.