

Příloha 3.a.

Vypořádání vyjádření dotčených územně samosprávných celků

Středočeský kraj, ze dne 3. 6. 2013	2
Obec Bašť, ze dne 13. 6. 2013.....	2
Obec Dolany, ze dne 13. 6. 2013.....	10
Obec Chvatěruby I, ze dne 2. 7. 2013	12
Obec Chvatěruby II, ze dne 22. 7. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)	17
Obec Kozomín, ze dne 14. 6. 2013	23
Město Kralupy nad Vltavou, ze dne 23. 7. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)	30
Město Libčice nad Vltavou, ze dne 11. 6. 2013	33
Obec Líbeznice I, ze dne 5. 8. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)	37
Obec Líbeznice II, ze dne 12. 8. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)	44
Obec Máslovice, ze dne 6. 6. 2013.....	56
Obec Měšice, ze dne 13. 6. 2013.....	58
Obec Panenské Břežany I, ze dne 14. 6. 2013.....	67
Obec Panenské Břežany II., ze dne 14. 6. 2013 (druhé podání).....	73
Obec Postřížín, ze dne 10. 6. 2013	96
Obec Postřížín II., bez data.....	115
Obec Předboj, ze dne 14. 6. 2013	126
Obec Vodochody, ze dne 13. 6. 2013.....	130
Obec Zlončice, ze dne 10. 6. 2013	167
Obec Zlončice II., ze dne 23. 7. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání).....	176

Středočeský kraj, ze dne 3. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání
Středočeský kraj nesouhlasí s posudkem a se záměrem „Letiště Vodochody“ z důvodů ochrany před dalším prokazatelným zatížením území negativními vlivy hluku a v zájmu maximální ochrany obyvatel dotčených obcí.	<p>Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí (dále též jako „ŽP“) podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále též jako „zákon“), bude na základě procesu EIA a podmínek stanoviska zajištěno plnění hlukových limitů.</p> <p>Pozn.:</p> <p>S oznámením EIA i s dokumentací EIA Středočeský kraj souhlasil přesto, že vlivy na ŽP se zde předpokládaly větší. Teprve v posudku došlo k upřesnění opatření pro zmírnění vlivů na ŽP a stanovení jednoznačných podmínek pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP.</p>

Obec Bašť, ze dne 13. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání
<p>1) Zásadně nesouhlasíme se zdůvodněním potřeby záměru a jeho umístění. Záměr rozvoje letiště Vodochody není v souladu s územním plánem VÚC Pražského regionu a je v rozporu s územními plány okolních obcí. Stavba nerespektuje zásady udržitelného rozvoje dotčeného území a nejedná se o projekt ve veřejném zájmu.</p> <p>Vzletová a přistávací dráha továrního letiště Vodochody je sice zakotvena v územně-plánovacích dokumentech okolních obcí, ovšem pouze a jen pro současné účely a rozsah provozu továrního letiště a nikoliv jako letiště mezinárodní. Územní plány okolních obcí schválené v minulých letech s vybudováním mezinárodního letiště nepočítají a naopak umožnily velký rozvoj bytové výstavby. Stávající i noví obyvatelé těchto obcí by proto byli rozhodnutím o umožnění vybudovat mezinárodní letiště velice postiženi.</p> <p>MŽP se souladem s územními plány jednotlivých obcí vůbec nezabývalo. Jedním z úkolů stavebních úřadů v rámci územního řízení je posouzení souladu s příslušným územním plánem. Pokud záměr není v souladu s územním plánem, nelze ho v území umístit. Územní plány tedy představují závazné limity pro využívání území, které je potřeba dodržovat, a jsou rovněž vyjádřením práva obcí na samosprávu a určení,</p>	<p>1) Zdůvodnění potřeby záměru</p> <p>Zdůvodnění potřeby záměru je dle zákona zcela věcí oznamovatele a nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na ŽP. Proces EIA nemá žádné možnosti toto zdůvodnění měnit.</p> <p>Zákon v žádném svém ustanovení neobsahuje požadavek na „Posouzení zdůvodnění potřeby záměru“.</p> <p>Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není předložena jako varianta posuzovaného záměru dle ustanovení § 6 zákona, a proto také nemohla být vyhodnocena.</p> <p>Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území</p> <p>Vliv na udržitelný rozvoj území se posuzuje v rámci „Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“, které je součástí návrhu</p>

jakým směrem se chystají v budoucnu rozvíjet. Požadujeme proto, aby soulad s územními plány obcí byl důsledně přezkoumán.

Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru

V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný stav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.

Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.

A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí: *...,nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučeni kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců.*

Z uvedeného vyplývá, že posudek se naprosto nedostatečně vypořádává s absencí zdůvodnění potřeby záměru vzhledem k probíhajícímu rozvoji letiště Ruzyně, což zmiňuje rovněž posudek EUROCONTROL.

Nesprávné posouzení dokumentace - soulad s územním plánem

K namítanému nesouladu s územním plánem posudek uvádí, že územní plány jsou závazné, ovšem zajištění souladu s územním plánem je předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA.

S tím ovšem nelze souhlasit. Stanovisko EIA je podkladem pro územní řízení. V územním řízení se posuzuje soulad stavby s územním plánem, neexistují zde ovšem žádné prostředky, jak takový soulad „zajistit“. Záměr buď je v souladu s územním

územního plánu dle ustanovení § 52 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), a je v gesci orgánu územního plánování dle stavebního zákona, nikoli v procesu projektové EIA dle zák. č. 100/2001 Sb.

Soulad s územním plánem

V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách, není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.

Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Măslovice.

Stavební úřad Kralupy n. Vltavou sdělil, že na k. ú. Postřižín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k. ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.

Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolínek částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolínek do funkční plochy pro výrobu, resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolínek částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.

Dokumentace EIA dle zákona v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (dále jen „DÚR“). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA), bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona.

<p>plánem, nebo nikoliv. V případě rozporu s územním plánem je stavební úřad povinen žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnout. Pokud by z důvodu nesouladu s územním plánem došlo ke změně záměru, muselo by být pro změněný záměr vydané nové stanovisko EIA.</p> <p>V souladu se zásadou procesní ekonomie je tudíž nutné rovněž v řízení EIA prověřit soulad s územním plánem, kdy nemá žádné opodstatnění vydávat stanovisko EIA pro záměr, který musí být v územním řízení zamítnut. V územním řízení již v žádném případě nesoulad s územním plánem zhojit nelze. Posudek je tedy v této části nesprávný.</p>	<p>Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle ustanovení § 90 stavebního zákona ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle stavebního zákona. Územní plán stanovuje funkční využití ploch.</p> <p>Zajištění souladu s územním plánem je předmětem následného procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA (viz stavební zákon). Pokud by záměr nebyl v souladu s územním plánem, potom nemůže být územní rozhodnutí vydáno.</p> <p>„Stavební zákon, ustanovení § 90, Posuzování záměru žadatele:</p> <p>V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu</p> <p>a) s vydanou územně plánovací dokumentací,“</p> <p>Proces EIA podle zákona nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona, ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje „posouzení souladu s územním plánem“.</p>
<p>2) Zásadně nesouhlasíme se zřízením ochranného hlukového pásma na území obce Bašť. Ochranné hlukové pásmo není zřizováno k ochraně obyvatel před hlukem. V prostoru ochranného hlukového pásma naopak nemusejí být dodržovány hlukové limity. Zřízení ochranného hlukového pásma by znamenalo ohrožení obyvatel obce hlukem, vibracemi a zhoršení životních podmínek.</p> <p>Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby obce Panenské Břežany, obce Dolánky a obce Zlončice. Je tedy jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.</p>	<p>2) Podmínkou stanoviska EIA je uloženo projednat návrh ochranného hlukového pásma (dále jen „OHP“). Zároveň ovšem nelze předjímat jeho reálné stanovení, které je předmětem jiného procesu mimo proces EIA. OHP je navrženo s tím, že zde pro stávající chráněnou zástavbu budou muset být dodržovány hlukové limity pro venkovní i vnitřní chráněné prostory. I v případě, že toto OHP nebude stanoveno nebo bude stanoveno v jiné formě, podobě apod., budou muset být plněny příslušné limity životního prostředí pro chráněné venkovní i vnitřní prostory.</p> <p>Proces EIA nijak nezastírá, že dojde ke zvýšení hlukového zatížení oproti stávajícímu stavu, ovšem podmínkami stanoviska je zajištěno, že toto zvýšení nepřekročí příslušné limity pro hluk z letecké dopravy.</p> <p>Stanovený systém neumožní, že nebudou muset být dodržovány hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný</p>

<p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické, limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, kdy pouze konstatuje, že: v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností; že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>venkovní prostor, jak se domnívá zpracovatel vyjádření.</p>
<p>3) V souvislosti s provozem uvažovaného mezinárodního letiště Vodochody by se v budoucnosti obec Bašť změnila v místo, které je nevhodné pro život, téměř jistě se bude muset obec Bašť vypořádat se svou polohou mezi dálnicí D8, čtyřproudou silnicí č. I/9, vysokorychlostní, železniční tratí Praha - Drážďany a polohou pod přistávacím koridorem letiště Praha - Ruzyně. Další negativní důsledky vedení přistávacího koridoru letiště Vodochody nad obcí by byly proto pro občany fatální. Veškeré negativní jevy, jejichž působení se bude kumulovat, je nutné posuzovat nikoliv jednotlivě, ale najednou tak, jak budou ve skutečnosti působit. Dokumentace EIA i posudek se pouze omezují na konstatování, že při splnění všech podmínek nedojde k překročení dílčích hygienických limitů. V případě dopadu na zdraví obyvatel se ale jednotlivé vlivy sčítají. Obec Bašť proto požaduje o provedení celkového zhodnocení kumulovaných vlivů na obyvatele (např. světové uznávanou metodu DALY, která je schopna zhodnotit celkový vliv na veřejné zdraví a vyjádřit jej prostřednictvím počtu ztracených let zdravého života).</p> <p>Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p> <p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na</p>	<p>3) Kumulativní vlivy hluku nelze vyhodnotit ve vztahu k nějakému kumulativnímu limitu, protože žádný kumulativní limit není stanoven. Hygienické předpisy vyžadují nezbytnost plnění hlukových limitů pro jednotlivé typy hluku, které mají různé doby průměrování, různé působení a různé hodnoty. Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Ve vztahu k vlivům na zdraví lze vyhodnotit kumulativní působení vlivů hluku a tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>V souladu s definicí světové zdravotnické organizace (dále jen „WHO“) se posudek hodnocení vlivů na veřejné zdraví zabýval nejen přímými dopady na fyzické zdraví v podobě rizika zvýšeného výskytu konkrétních nemocí, nýbrž i vlivy spadajícími právě do oblasti duševní a sociální pohody, konkrétně obtěžováním. Za stavu, kdy nebudou překračovány hlukové limity stanovené k ochraně zdraví, není překvapující, že přímé zdravotní dopady nebudou</p>

obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace, je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumulovat. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 dochází v Panenských Břežanech, ke kumulativním účinkům hluku z leteckého a silničního hluku v lokalitě Panenské Břežany, Klíčany, Odolena Voda, Vodochody a Mასlovice. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého a železničního provozu dochází v lokalitě Zlončice a Chvatěruby. Dále zde je ještě plánovaná vysokorychlostní trať Praha - Drážd'any, kumulací hluku k této trati budou zasaženy obce Předboj, Bašť, Měšice a Líbeznice. Z akustické studie tedy jednoznačně vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk; dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.

Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně. - např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.

Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv.

V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně, české státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště

významné. Nepřímé vlivy v oblasti psychologické a sociální dopady, které též spadají do oblasti veřejného zdraví, byly vyhodnoceny jako významné.

Posudek prošel dvojí oponenturou, nejprve autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik Ing. Kubinou, poté odbornými pracovníky krajské hygienické stanice (dále jen „KHS“) jakožto orgánu ochrany veřejného zdraví.

Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS Středočeského kraje.

Ukazatel DALY se používá především v národním měřítku k posouzení závažnosti různých nepříznivých vlivů na zdraví a stanovení priorit při strategickém plánování ochrany zdraví.

V zemích EU je nyní doporučeno použití tohoto ukazatele při hodnocení hlukové expozice obyvatel na základě národních strategických hlukových map, zpracovávaných podle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES, o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí. Jako zdravotní efekt se zde však hodnotí pouze přímé zdravotní dopady, konkrétně zvýšení výskytu akutních infarktů myokardu a počet lidí s poruchou spánku.

Při hodnocení vlivů na veřejné zdraví u záměrů posuzovaných v procesu EIA se ukazatel DALY nepoužívá, neboť pro něj nejsou stanoveny hraniční hodnoty, se kterými by se mohl porovnat a jde o ukazatel pro veřejnost těžko srozumitelný. Speciálně u hluku je další zásadní problém v tom, že se u posuzovaných záměrů většinou jedná o podlimitní úroveň hluku, kde je dominantním účinkem obtěžování obyvatel, jehož zdravotní závažnost je obtížné kvantifikovat a WHO jej za přímý zdravotní účinek nepovažuje a jeho experti nemají jednotný názor, jak a zda vůbec se dá tímto způsobem hodnotit.

Zpracovatel posudku přesto v tomto ukazateli dodatečně provedl vyhodnocení vlivů leteckého hluku s použitím koeficientů závažnosti dle publikace WHO „Burden of disease from environmental noise, 2011“ a s výsledkem seznámil účastníky veřejného projednání.

<p><i>Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde."</i></p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>Výsledná hodnota je 82,1 DALY, na které se přímé zdravotními vlivy podílejí hodnotou 16,6 DALY a nepřímé vlivy v oblasti psychologické a sociální hodnotou 65,5 DALY (týká se všech posuzovaných obyvatel, v případě úvah o vlivu je nutno vydělit počtem posuzovaných obyvatel).</p> <p>Pozn. k vysokorychlostní trati: vysokorychlostní trať není plánována ve smyslu jednoznačných představ o technických, ekonomických a časových parametrech, ale je chráněn její koridor v územních plánech, aby nedošlo k jejímu „zastavení“ obdobně jako je chráněna např. trasa průplavu Dunaj-Odra-Labe („DOL“).</p> <p>Zákon č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst. 1 stanoví: „Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen „oznamovatel“), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen „oznámení“) příslušnému úřadu.“ Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr, resp. jeho varianta, být ani posouzen.</p>
<p>4) Nelze souhlasit s vypořádáním připomínek týkajících se možné kolize s ptactvem. Oblast letiště Vodochody nelze hodnotit jako území se standardním výskytem a koncentrací ptactva. Výskyt velmi početných migrujících hejn havranů a kavek v nízké letové výšce je jednoznačný. Dále nepovažujeme za vypořádané riziko kolize se zásobníky rafinerie v Kralupech nad Vltavou a zásobníky plynu v Chvatěrubech jako potenciálního ohrožení značného počtu obyvatel. Upozorňujeme, že není technicky možné migrující hejna ornitologicky ani jinak plašit, dále upozorňujeme, že označení kolize s ptákem za běžnou událost v letovém provozu zde není při přihlédnutí k velikosti jedinců a jejich koncentraci na místě. Požadujeme vypracovat nezávislou ornitologickou studii, jejíž součástí bude přesné polohopisné a výškopisné zmapování migračních tras, roční výskyt a především kolizní místa s letovými trasami. Dále požadujeme simulaci kolizní události (parametry kolize s ptáky obdobné události v NY) a to s jednoznačným řešením ve vztahu k zásobníkům rafinerie Kralupy nad Vltavou plynu v Chvatěrubech.</p>	<p>4) Riziko srážky letadel s hejnem krkavcovitých ptáků je v rámci dokumentace podrobně posouzeno a v rámci procesu EIA jsou stanoveny dostatečné podmínky pro minimalizaci vlivů na ŽP.</p> <p>Parametry kolize obdobné jako v New Yorku reálně nelze aplikovat na letiště Vodochody vzhledem k podstatným rozdílům. Při této kolizi došlo ke střetu s hejnem hus kanadských. Jedná se o ptáky s hmotností 2,3 - 7,3 kg. Havran polní má hmotnost 0,2 - 0,625 kg, kavka 0,22 - 0,27 kg. Havran a kavka jsou tedy ptáci s 10x - 36x menší hmotností než husa kanadská a také podstatně menší relativní nebezpečností.</p> <p>Požadavek na vypracování ornitologické studie byl plně respektován jako upřesnění podmínky stanoviska pro monitoring havranovitých ptáků.</p>

<p>5) Dalším nepříznivým vlivem, který by velmi negativně zasáhl do kvality života obyvatel, by byl nárůst individuální automobilové dopravy, který není současná dopravní infrastruktura schopna žádným způsobem zvládnout. Dopravně-inženýrská studie vlivu zprovoznění exitu letiště Vodochody a napojení na komunikační síť doporučuje zprovoznění MÚK Odolena Voda před zprovozněním rozvojového záměru letiště. S výstavbou MÚK Odolena Voda však ŘSD v blízké době několika příštích let vůbec nepočítá a tento záměr není dosud dostatečně připraven, projednáván ani není zajištěno financování. Není tedy reálné, aby ke zprovoznění MÚK Odolena Voda došlo před uváděným termínem zprovoznění letiště.</p>	<p>5) MÚK Odolena Voda je součástí záměru a podmínkou stanoviska EIA, jeho realizace je věcí oznamovatele, nikoli Ředitelství silnic a dálnic ČR. Navíc je podmínkou návrhu stanoviska podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál zprovozněním přivaděče od dálnice D8.</p>
<p>6) Mnohé výzkumy prokázaly, že děti, žijící například v blízkosti letišť či hodně rušných silnic, trpí více poruchou soustředění, ve škole jsou roztěkané, pomalejší či hůře chápou psaný text. Samotný posudek firmy EUROCONTROL upozorňuje na navrhovanou skladbu předpokládaného leteckého parku, která se může jevit nespolehlivá. Nejsou k dispozici údaje, které by podpořily odhadovanou skladbu tohoto budoucího leteckého parku, a tak nelze určit odolnost posuzovaného složení. Je proto možné, že budoucí hladiny hluku, vycházející z počtu pohybů ve výši 35 000 letadel za rok, se mohou výrazně lišit od těch, které byly stanoveny v akustické studii. Letecký hluk může více odvádět dětskou pozornost a narušovat jejich komunikaci s učitelem. Studie nezamlčuje ani prokazatelné negativní účinky hluku z letecké dopravy na poznávací (rozumové) funkce u dětí. Výzkum Institutu hygieny a sociální medicíny v Innsbrucku před Časem jednoznačně prokázal, že hluk způsobovaný nadměrnou automobilovou dopravou, kterou Letiště Vodochody bude generovat, má negativní vliv na psychický stav dítěte, přičemž tou nejvíce ohroženou skupinou jsou děti předčasně narozené či s nižší porodní hmotností. Navíc byla u dětí prokázána přímá úměra souvislosti intenzity hluku a závažnosti psychických problémů. Požadujeme, aby MŽP při formulaci Stanoviska uvážilo právě dopady u dětí. Nejmladší generace by byla hlukem ohrožena nejvíce. Větší hlukové zátěži by bylo v celém území vystaveno více než tisíc dětí v mateřských školách a téměř 2,5 tisíce dětí v základních školách. V místech se zvýšenou hlukovou zátěží se nachází nejméně 19 mateřských škol a nejméně 11 škol základních.</p>	<p>6) Zajištění společensky přijatelných hladin hluku (pod platnými hlukovými limity) je zabezpečeno prostřednictvím řady omezujících podmínek stanoviska včetně uloženého monitoringu hluku s výstupem do predikčního modelu.</p> <p>Vliv hluku na dětskou populaci byl v procesu EIA podrobně řešen v rámci posouzení vlivů na zdraví a byly stanoveny příslušné podmínky stanoviska.</p>
<p>7) Porušení procesních pravidel - neaktuálnost vstupních dat.</p> <p>Při vydání posudku byly porušeny procesní předpisy a docházelo ke zcela bezprecedentním průtahům v řízení. Dle ust. § 9 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. platí, že doba pro zpracování posudku nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla</p>	<p>7) Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu stanoviska, což rozhodně přispělo k</p>

<p>dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta může být v odůvodněných, zejména složitých případech překročena, nejdéle Však o dalších 30 dnů. Lhůty ovšem nebyly vůbec dodrženy. Přepracovaná dokumentace byla zveřejněna dne 15. 9. 2011. Posudek byl na úřední desce kraje zveřejněn ovšem po uplynutí cca 18 měsíců, a to dne 15. 5. 2013. Přitom první dokumentace záměru, která byla následně navrhovateli vrácena k přepracování, byla oznámena již v listopadu 2010. Zákonem stanovené lhůty tedy byly mnohonásobně překročeny.</p> <p>Takový postup představuje zásadní procesní vadu, kdy vzhledem k uplynutí této značné doby od zpracování dokumentace k záměru je pravděpodobné, že došlo ke změně výchozích údajů. Není proto zaručeno, že posudek se vyjadřuje k aktuálním údajům.</p> <p>Jako příklad lze uvést například predikce vývoje počtu cestujících, kteří budou využívat letiště Vodochody či Ruzyni. Jak vyplývá z posudku EUROCONTROL: scénáře rozvoje obou letišť jsou založené na studii poptávky po využití letišť z roku 2006. EUROCONTROL ovšem uvádí, že od počátku projektu vyústila stávající obtížná ekonomická situace v Evropě, která měla za následek snížení dopravních prognóz makropoptávky. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyně téměř o 20 % oproti svému maximu v roce 2008. V současnosti tedy výchozí předpoklady již neodpovídají skutečnému stavu.</p> <p>Jsme přesvědčeni, že takový postup neodpovídá platným předpisům. Jedna ze základních zásad činnosti správních orgánů dle správního řádu, která se uplatní i při vydávání stanovisek dle zákona č. 100/2001 Sb., je zásada materiální pravdy, která stanoví povinnost správního orgánu zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v době vydání rozhodnutí. Vzhledem k výše popsanému vývoji ovšem je zřejmé, že některá podstatná vstupní data již neodpovídají skutečnosti. Na základě takto nedostatečně zjištěného stavu tudíž nelze vydat stanovisko EIA.</p> <p>Flagrantní porušení procesních lhůt tedy má za následek, že dokumentace a posudek již nevychází z aktuálního skutkového stavu. Požadujeme proto aktualizaci dokumentace a posudku záměru a vydání stanoviska, které bude zohledňovat všechny změny ve vývoji od zahájení řízení v roce 2010.</p> <p>Závěrem je třeba zdůraznit, že současný provoz letiště obec Bašť respektuje, avšak s jeho dalším rozšiřováním nesouhlasí. Žádáme proto Ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření odmítlo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p>	<p>maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoučelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).</p> <p>Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska.</p>
---	---

Obec Dolany, ze dne 13. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání
<p>Stanovisko OU Dolany k posudku EIA Letiště Vodochody</p> <p>Posudek zpracovaný panem RNDr. Vladimírem Ludvíkem je naprosto nedostatečným vypořádáním s námitkami, které opakovaně vůči dokumentaci EIA Letiště Vodochody Obec Dolany i MŽP uplatňuje. Způsob zpracování posudku může vzbuzovat důvodné podezření, že posudek byl zpracován pod nátlakem.</p> <p>K jednotlivým bodům vyjádření zpracovatele posudku k připomínkám obce Dolany konkrétně:</p> <p>Odmítnutím reálného měření (při simulaci proponovaného leteckého provozu) pro prokázání nepřekročení hygienických limitů vystavuje budoucího provozovatele nebezpečí, že v případě soudních sporů o omezení/zastavení provozu může být jeho investice zmařena. Tím je již nyní stát vystaven rizikům případné další z arbitráží se zahraničními investory o zmaření investice, způsobené neadekvátním postupem českých úřadů.</p>	<p>Podmínkami stanoviska je stanoven takový systém, který zajistí plnění hygienických limitů. Podmínky jsou dopředu jasné pro jakéhokoli provozovatele. Požadavek na plnění obecně platných hygienických předpisů nemůže být považován za zmaření investice ani za neadekvátní postup českých úřadů.</p>
<p>K bodu 1. Vypořádání zpracovatele posudku (dále jen K bodu č...): Je nesrozumitelné - co to je „stanovisko EIA“, nekonkrétní - „několik zmírňujících podmínek“. Pokud dokumentace vychází z toho, že kácení bude povoleno, pak předjímá, pokud povoleno nebude - znamená to zastavení projektu?</p>	<p>Proces EIA posuzuje vlivy realizace a provozu budoucího záměru. Aby vůbec mohl být proveden, musí předpokládat vydání příslušných rozhodnutí a povolení. Ovšem nijak je nenahrazuje, tzn., že pokud nebude vydáno povolení k nezbytnému kácení zeleně, pak nebude možné vydat např. územní rozhodnutí, stavební povolení apod. a záměr nebude možné realizovat.</p>
<p>K bodu 2. Nesprávná terminologie zastírající podstatu problému - veřejný příslib není činěn „provozovatelem letiště“, ale ohlašovatelem záměru. Ten se netají odhodláním celý projekt prodat. Tato skutečnost (publikovaná ve sdělovacích prostředcích) by měla být zpracovateli posudku známa. Přenesení tohoto závazku na budoucí majitele není obsahem EIA. Ostatně to tvrdil i sám zpracovatel v bodě 4.</p>	<p>Ve stanovisku je uvedena následující podmínka: „v případě realizace záměru Letiště Vodochody se stane Veřejný příslib letiště Vodochody ze dne 11. 8. 2011 závaznou nabídkou kompenzačních opatření pro Sdružení obcí dotčených provozem letiště Vodochody; provozovatel letiště bude aktivně spolupracovat při zřízení Sdružení obcí dotčených provozem letiště Vodochody“. Tato podmínka platí pro jakéhokoli provozovatele.</p>
<p>K bodu 3. Stanovení OHP nebylo vyžadováno ani obyvateli pro jejich ochranu, ani MŽP, ale bylo do 2. verze dokumentace EIA vepsáno ohlašovatelem, přičemž takové jednání by mohlo být kvalifikováno</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických předpisů a zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: „Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby</p>

jako vydírání účastníků řízení (obyvatel postižených obcí). Je otevřenou otázkou, zda při vyhlášení OHP bude investor schopen vykoupit objekty v postižených obcích, jak tomu bylo v případě nového letiště v Berlíně. Precedent v judikatuře EU tedy je.	či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky.“
K bodu 6. EIA se týká záměru, nikoliv provozování. Není doložena závaznost podmínek EIA i pro budoucí provozovatele letiště.	Proces EIA zákona musí být proveden na záměry uvedené v příloze tohoto zákona. Závěry tohoto procesu platí pro libovolného provozovatele.
K bodu 8. Nevypořádáno. Jde o popírání evidentních nedostatků Akustické studie. Letecký hluk není být zahrnut ve všech zdrojů, tj. i z provozu na LKPR - přiletové trasy. Toto opomenutí je opakovaně v dokumentaci i posudku IGNOROVÁNO. Viz bod 13.	Vlivy významných hladin hluku jsou v dokumentaci zohledněny - tedy i vlivy z provozu letiště Ruzyně (dále jen „LKPR“) - přiletové trasy. Vliv je řešen ve variantě nejhoršího možného stavu - tedy po realizaci paralelní dráhy. Viz příl. č. 4 Akustické studie - přílohy dokumentace.
K bodu 13. Kumulativní vlivy LKVO a LKPR nebyly správně vyhodnoceny, provoz na přiletové trase LOMKI - ERASU nebyl v akustické studii uvažován a důvod není vysvětlen. Přelet cca 30 000 letadel nejsou jednotlivé hlukové události, je to víc, než současný provoz na LKVO. Vypořádání je z tohoto hlediska nedostatečné.	Vlivy významných hladin hluku jsou v dokumentaci zohledněny - tedy i vlivy z provozu LKPR - přiletové trasy. Vliv je řešen ve variantě nejhoršího možného stavu - tedy po realizaci paralelní dráhy. Viz příl. č. 4 Akustické studie - přílohy dokumentace.
K bodu 19. Takovéto „Vypořádání“ tohoto bodu diskvalifikuje posuzovatele pro tuto činnost. Jde principální otázku: Na čí životní prostředí jsou vlivy v EIA posuzovány? Nejsou-li to obyvatelé daného území, ale jen „plži/mlži“, pak jsou účastníky řízení oni. Pokud jsou to lidé (a to zákon připouští), pak ti z nich - informovaní angažovaní - představují nepochybně veřejnost a ta svými stanovisky vyjadřuje své zájmy. O rozsahu a výsledcích vyjádření svých zájmů např. v petici a obecních referendech k věci Letiště Vodochody by měl být seriózní zpracovatel posudku informován.	Proces EIA podle zákona posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to „v jakém zájmu má být záměr realizován“.
K bodu 21. Vypořádání je nepravdivé. Ve stanovisku EURONTROLU strana 30 originálu je naopak uvedeno, že složení leteckého parku (fleet mix) na který byla počítána Akustická studie má být limitující podmínkou povolení. Pokud by došlo k podstatné změně ve složení typů letadel, pro které byla akustická studie počítána, je třeba zpracovat studii novou. Navíc je třeba PŘEDEM stanovit, co by bylo pokládáno za podstatnou změnu leteckého parku. To znamená, že jeho skladba MUSÍ být dopředu stanovena a	Uvažovaná charakteristická skladba typů letadel dle jednotlivých kategorií je uvedena ve stanovisku. Podmínkou je stanoveno, že v případě, že se bude aktualizované složení leteckého parku podstatně lišit od předpokladu v akustické studii dokumentace EIA, bude zpracována nová detailní akustická studie leteckého provozu. Dle vyjádření Eurocontrolu je vhodné rozhodnutí o tom, zda se jedná o podstatnou změnu leteckého parku, ponechat na příslušných orgánech státní správy. Posudek plně respektuje závěry studie Eurocontrolu.

pokládána za závaznou. Stanovisko posuzovatele je v přímém protikladu s vyžádaným expertním posudkem.	
K bodu 42. Pokud je statut letiště pro proces EIA irelevantní, proč je v dokumentaci uváděn a posuzovatelem akceptován jako argument. Viz citovaný „zájem na rozvoji VEŘEJNÉ dopravní infrastruktury". Nekorektní postup posuzovatele.	Tato součást charakteristiky záměru nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.
K bodu 47. Zdůvodnění potřeby záměru je podle posuzovatele formální a nepodstatnou částí dokumentace. Ze stanoviska posuzovatele tedy vyplývá, že i zcela nepotřebný a nepopíratelně životní prostředí zhoršující záměr může být (jím) doporučen ke schválení. To je popření smyslu EIA a tato argumentace vzbuzuje je pochybnost o integritě osoby posuzovatele.	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. č. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p>

Obec Chvatěruby I, ze dne 2. 7. 2013

<p>I. změny parametrů letecké i osobní dopravy mezi roky 2008-2013</p> <p>mezi roky 2008 a 2013 uplynulo 5 let a parametry v osobní letecké přepravě se velmi silně změnily (vlivem vleklé evropské i světové finanční krize), změnily se i podmínky ve využití dostupných letišť v ČR a poklesly významně objemy letecké dopravy. Je jisté, že zájem investora na zprovoznění letiště neklesl, ale na druhou stranu je nutno také poznamenat, že vzrostl význam letiště Praha po restrukturalizaci vlastníků (rozšíření služeb a servisu, zejména ve směrech letů do Asie vlivem Korean Air) a s přílivem turistů z Ruské federace také vzrostl význam letišť sekundárních a to zejména letiště Pardubice, kam jsou nízkonákladové lety z Moskvy i odjinud realizovány. V současnosti je připravováno na místní i mezinárodní provoz letiště v Hradci Králové, obě letiště jsou pak (zejména Pardubice) komfortně dostupná z centra Prahy autobusovou nebo vlakovou dopravou a to z nich činí vážné konkurenty letiště Vodochody, výhodnost letiště přímo v pražské aglomeraci tak ztrácí na atraktivitě. Tato změna podmínek, pokles počtu přepravených pasažérů v letecké dopravě a některé další</p>	<p>I. Uváděná změna v objemech letecké dopravy není předmětem procesu EIA. K poměrně velkým výkyvům v objemech letecké dopravy dochází v posledních desetiletích běžně.</p> <p>Je věcí oznamovatele, zda bude s ohledem na uváděné změny záměr realizovat.</p> <p>Není pravda, že v současnosti je připravován na místní i mezinárodní provoz letiště v Hradci Králové. V nedávné minulosti se na letišti Hradec Králové připravoval záměr zřízení výcvikového střediska záchranných služeb bez návaznosti na rozšíření letecké dopravy, ale od tohoto záměru bylo již upuštěno. Žádné další aktivity se zde nepřipravují a už vůbec ne aktivity typu rozšíření leteckého provozu.</p>
---	--

<p>negativní vlivy krize se do posudku již prakticky nepromítly a proto lze konstatovat, že záměr nebyl posouzen aktuálně a úplně, protože je posuzován optimistickým pohledem roku 2008.</p>	
<p>II. změny v osídlení a rozvoj okolí hl. m. Prahy</p> <p>vzhledem ke změnám některých parametrů regionálního rozvoje v perimetru okolo Prahy a vzhledem k tomu, že dochází ke změnám zaměstnanosti a jiného rozčlenění struktur na venkově, tak nebyly v posudku konkrétně dovyhodnoceny nebo dopočteny aktuální stavy osob v Praze a suburbii dle SLBD z roku 2011. Počty ekonomicky aktivních v obcích, gradient růstu a další z tohoto sčítání vyplývající faktory by mohly přinést jiný pohled na počty osob zasažených negativními vlivy letiště a riziky z jeho provozu v okolí. Výstup ze SLBD nebyl akcentován ani ve vztahu k dopravě do hl.m. Prahy, kde ovlivnil např. organizaci MHD jako celku a další s tím spojené činnosti města. Lze tedy důvodně usuzovat, že premisa o zavedení MHD na letiště a dostatečné kapacitě parkovišť pro klienty letiště není pravdivá. Parkoviště dozajista nejsou kapacitně postačující pro individuální dopravu a to zejména v souvislosti s tím, jak je oslabována hromadná doprava a automaticky se posiluje doprava individuální, na tuto dopravu není kapacitou stání autobusů a os. automobilů letiště Vodochody v rámci studie vůbec připraveno a nebylo naznačeno ani okrajové řešení rozšíření dopravy v klidu. Letiště Praha - Ruzyně v souvislosti s počtem odbavených pasažérů tento problém řeší, ale z posudku to samé u letiště Vodochody není patrné, navíc s městem za stávajících podmínek není zjevně dojíždka s MHD projednána. Výše uvedené je jen jedním z dopadů podcenění výstupů z aktuálních zveřejněných údajů celorepublikového SLBD z roku 2011. Navazující problémové okruhy s působením rizik na vyšší počty obyvatel jsou podobné.</p>	<p>II. Nárůst počtu obyvatel je v dokumentaci respektován a vyhodnocen a to v uvedení očekávaných počtů obyvatel dle rozvoje obcí v rámci platných územních plánů. Tyto počty jsou dále zohledněny v rámci posouzení zdravotních rizik.</p> <p>Velikost parkovišť byla dimenzována dle letiště Ruzyně a s ohledem na preferenci MHD, v souladu ekologickými zásadami.</p> <p>Zde je opět na oznamovateli, aby sám vyhodnotil, zda jsou parkoviště pro jeho záměr dostačující a zda budou splňovat požadavky na obsluhu záměru v rámci DÚR.</p> <p>V prvních několika letech zřejmě nelze ani očekávat naplnění kapacity letiště, ale naopak i na základě výše uvedených údajů lze očekávat velmi pozvolné zvyšování kapacity letiště.</p> <p>Např. výše uváděné mezinárodní letiště Pardubice má od r. 2008 nový terminál, který pojme 200 cestujících a v roce 2012 odbavil 120 000 cestujících za rok. Připravuje se další terminál, který by měl zajistit odbavení 250 000 cestujících za rok. Maximální intenzita zde v roce 2012 byla 70 přiletů letadel (tj. 120 pohybů) za 10 dnů, tj. 12 pohybů letadel za den.</p>
<p>III. problémový okruh tvoří vlivy a projevy klimatické změny</p> <p>podle všech klimatologických podkladů se dostáváme do období zesílené klimatické změny, která se projevila již při konstrukci Atlasu podnebí ČR (2007) jehož výstupy byly pravděpodobně (alespoň to předpokládáme) v celém textu zohledněny, ale současné měření klimatologů (ČHMÚ) svědčí o tom, že se průměrná teplota v ČR zvýšila plošně nejméně o 1°C zároveň dochází ke změně distribuce srážek během roku. Pro další roky jsou v našem podnebném pásmu očekávány sušší zimy s holomrazy a také vlhká teplotně méně exponovaná, ale značně vlhká léta. Novinkou jsou pak klimatické extrémy jako větrné smrště,</p>	<p>III. V rámci dokumentace byla zpracována studie „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ pod vedením autorizovaného inženýra v oboru vodohospodářských staveb.</p> <p>Podrobné dokumenty týkající se vodohospodářského řešení záměru budou zpracovány např. v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení a dokumentace pro provedení stavby v režimu stavebního zákona.</p> <p>Tyto dokumenty budou zpracovány podle požadavků orgánů státní správy ve vodním hospodářství a příslušných technických předpisů,</p>

přívalové srážky (viz 2013 v začátku června s projevem v celé oblasti), projevující se často spíše na menších tocích a také povodně. Dalšími projevy klimatické změny mohou být silné bouřky, ledovky, krupobití apod. Aktuální situace tak podle všeho nebyla ve výpočtech zohledněna a přitom je nutno zejména při odvedení srážkových vod z plochy letiště s těmito problémy počítat. Zejména jestli bude odvodněna plocha letiště i staveb přes dostatečné retenční nádrže a dále do rozvodněných malých toků a ty pak do Vltavy, tak může docházet k problematickému posílení povodně na malých tocích a s tím spojeným negativním jevům na korytech a březích. V rámci očekávání těchto projevů klimatické změny by mělo dojít k jednoznačnému posílení infrastruktury pro odvod srážkových odpadních vod v zimě i v létě, ale to se neuskutečnilo v rámci dokumentace, ani v rámci posudku. Konstatování že propustnost odvodních trubek a velikost zasakovací nádrže je dostačující je v současnosti, kdy hrozí další přívalové srážky poněkud chabým ujištěním, zejména pokud víme, že klimatické jevy hravě překonají i naše dobře vypočtené předpoklady. Na projevy klimatické změny v posudku ani dokumentaci adekvátně reagováno není a přesto existují a dějí se okolo nás a je nutno reagovat navýšením kapacit potrubí i retenčních nádrží.

např. ČSN včetně parametrů návrhových intenzit deště.

Pro různé typy vodohospodářských zařízení (zasakování, retence, areálová kanalizace, hlavní kanalizační stoky apod.) jsou závazně používány různé periodicity a doby trvání deště.

Např. ČSN 75 6101 „Stokové sítě a kanalizační přípojky“ v bodě 5.3.4.12 stanovuje: „Při návrhu stokové sítě za použití racionálních metod se počítá s periodicitou návrhového deště, kterou určí příslušný úřad (především Vodoprávní úřad). Orientační hodnoty četností výpočtových dešťů jsou uvedeny v tabulce 3.“ Vzhledem k tomu, že vodoprávní úřad se bude podílet teprve na následujícím procesu územního rozhodnutí, nikoli na tomto procesu EIA, je zcela správné použití orientačních hodnot, které jsou uvedeny v následující tabulce (ČSN 75 6101):

Tabulka 3 - Orientační hodnoty četnosti výpočtových dešťů

Četnost výskytu výpočtových dešťů n	Lokalita
1 (1x za 1 rok)	venkovské území
0,5 (1x za 2 roky)	obytná území
0,5 (1x za 2 roky)	městská centra, průmyslová a kom. území: - s kontrolou povodňového stavu o dešťových přívalů ¹⁾
0,2 (1x za 5 let)	- bez kontroly povodňového stavu dešťových přívalů
0,1 (1x za 10 let)	podzemní dráhy, podjezdy ¹⁾

¹⁾ POZNÁMKA: V místě jsou stanoveny intenzity dešťových srážek nucený odtok.

Pro odhad max. odtoku dle této ČSN se za kritický dešť považuje

	<p>patnáctiminutový (neredukovaný) déšť.</p> <p>Dále např. ČSN 75 9010 – „Vsakovací zařízení srážkových vod“ stanovuje periodicitu srážek $p = 0,2 \text{ rok}^{-1}$, (1x za 5 let) a dobu trvání srážek $t_c = 5 \text{ min} - 72 \text{ hod}$.</p> <p>Doporučený součinitel odtoku pro zpevněné pozemní komunikace (např. asphalt, beton, dlažba) 0,7 uvádí mj. ČSN 75 6101 - "Stokové sítě a kanalizační přípojky" pro výpočet stokové sítě. Tutéž hodnotu uvádí ČSN 75 9010 - "Vsakovací zařízení srážkových vod" pro asfaltové a betonové plochy, dlažby se zálivkou spár.</p> <p>Součinitel odtoku 0,7 ze zpevněných asfaltových ploch letiště je uveden naprosto správně, nedochází zde k žádnému „ponižování“ normovaného součinitele.</p> <p>V Hydrologické a hydrogeologické studii (příloha dokumentace EIA) jsou zpracovány velmi podrobné matematické modely pro ilustraci vodohospodářské situace a je možno konstatovat, že je zpracována ve větší podrobnosti a přesnosti než je potřebné pro proces EIA.</p> <p>V oznámení a dokumentaci EIA byla stanovena rámcová opatření pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP. Tato opatření byla 2x připomínkována a na jejich základě byly navrženy podmínky pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP v návrhu stanoviska EIA (součást posudku EIA). Tyto podmínky byly opět připomínkovány a na základě těchto připomínek byly stanoveny podmínky tohoto stanoviska, v rámci jejich plnění budou zohledněny možné klimatické změny:</p> <p>U stávající jednotné kanalizace, která je zaústěna do Vltavy, budou provedeny zkoušky, zda splňuje parametry z hlediska těsnosti, v případě potřeby budou provedena opatření, která zajistí, aby tyto parametry splňovala (vyvločkování, apod.); dále bude posouzena kapacita stávajícího odpadního potrubí.</p> <p>V dalších stupních projektové dokumentace budou doloženy podrobné hydrotechnické výpočty odlučovačů lehkých kapalin, akumulačních a havarijních jímek, vsakovacích zařízení a retenčních nádrží; kapacita</p>
--	--

	<p>vsakovacích objektů a retenčních nádrží bude navržena dle platných norem pro vsakovací zařízení ČSN 75 9010 a hospodaření se srážkovými vodami TNV 75 9011.</p> <p>Při přechodu odvádění srážkových vod z ploch, které jsou v zimním období odváděny na čistírnu kontaminovaných vod (dále jen „ČKV“) do vsakovacích objektů musí být zajištěno důkladné vyčištění potrubí, aby nedocházelo k odvádění usazených závadných látek do vsaků a následné kontaminaci podzemních vod; toto bude zapracováno do provozního/kanalizačního řádu.</p> <p>Pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou.</p>
<p>IV. problémový okruh jsou opatření pro udržitelný rozvoj</p> <p>V odpovědi na některé otázky a připomínky občanů je autorem posudku konstatováno, že stavba dodržuje parametry udržitelného rozvoje, to je ovšem poněkud smělé a u stavby letecké dopravy nepodložené tvrzení. Zařízení na letišti, halách i jinde jsou orientována na snížení rizik, omezení negativních vlivů, ale nikoliv na prevenci a snížení dopadů hospodaření a provozu, jak pravidla udržitelný rozvoj předpokládají. V posudku ani dokumentaci nejsou nikde investorem přednostně uplatňovány šetrné výrobky, technologie nebo principy alespoň základní udržitelné výstavby propagované pro nové stavby i rekonstrukce např. GZBC nebo Českou komorou architektů. V projektu není zohledněna ku škodě věci recyklace odpadů, odpadních vod a nejsou zadrženy srážkové vody pro</p>	<p>IV. Vliv na udržitelný rozvoj území se posuzuje v rámci „Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“, které je součástí návrhu územního plánu dle ustanovení § 52 stavebního zákona a je v gesci orgánu územního plánování dle stavebního zákona, nikoli v procesu projektové EIA dle zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>Autor vyjádření zde vytýká nedodržení zásad udržitelného rozvoje pro projektování dopravních staveb. Ovšem k vlastnímu projektování dopravní stavby v podstatě ještě nedošlo. Záměr „Letiště Vodochody“ má podobu investičního záměru oznamovatele a pro proces EIA jsou maximálně akcentovány povinně posuzované vlivy na okolní prostředí.</p> <p>Jak je zřejmé i z vypořádání k předchozímu bodu, tak i zde je maximální</p>

<p>další využití jako užitková voda např. na mytí a splachování WC, přitom právě na letišti je podmínek pro znovu využití nejen vody ale řady dalších zdrojů dostatek. Podobně neudržitelný je návrh výsadby citovaný v posudku, kde se obšírně lze dozvědět, jaké druhy by neměly být vysazeny, ale nikde nejsou popsány druhy k výsadbě skutečně preferované, přitom sortiment pro dané místo je stanoven již několik desetiletí v tabulkách (ponechme stranou i otázku, zda je nutné vysazovat zrovna tak velké předrostky dřevin na letišti obtížně kůlovatelné). Návrh výsadby a to i v tzv. přednádraží neakcentuje v současnosti víceúčelovou vertikální zeleň ani vhodné druhy dřevin pro alespoň okrajové posílení diversity v okolí letiště. Estetická a navigační hlediska a funkce zeleně v okolí letištních ploch jsou poněkud potlačena a to by měl návrh rovněž respektovat. Z hlediska udržitelnosti se tedy stavba jeví jako neodpovídající současným nárokům a neobsahující prvky udržitelného rozvoje a proto je nutno ji o ně celkově doplnit, právě proto že již doba pokročila i v projektování dopravních staveb. Výše uvedené problémové okruhy shrnují opominutí a zásadní postřehy, kterým došlo v rámci posouzení dokumentace EIA na stavbu Letiště Vodochody. Posudek se z pohledu výše uvedených a nastolených problémových okruhů jeví jako nekompletní a je nutno jej nově doplnit a aktualizovat na podmínky a informace dostupné v roce 2013.</p>	<p>snaha na zachycení co největšího množství vody v krajině prostřednictvím zasakování.</p> <p>Recyklace odpadů je povinností vyplývající ze zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů (dále jen „zákon o odpadech“).</p> <p>Otázka výsadeb zeleně je problémem následných technických dokumentací, kdy by měly být zohledněny především stanovištní nároky a v neposlední řadě i potřeby jednotlivých obcí. Vzhledem k tomu, že konkrétní stanoviště nejsou dosud známa, nelze ani nařizovat konkrétní druhovou diverzitu.</p>
--	---

Obec Chvatěruby II, ze dne 22. 7. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)

Připomínka	Vypořádání
<p>1. Na rozdíl od zpracovatele posudku nesouhlasíme s tím, že proces EIA nijak nesouvisí s potřebou druhého komerčního letiště pro Prahu. Právě naopak, nepotřebný realizovaný záměr hrubě naruší již, bez tak zdecimované životní prostředí kralupského regionu, kde je lokalizován areál chemických výroby společně s výrobou pohonných hmot pro značnou část ČR.</p> <p>- Selským rozumem lze dospět k závěru, že do každého regionu lze umístit jen tolik průmyslu s jeho negativními dopady na životní prostředí, kolik dovolí pro život sama příroda, kterou se znásilňovat jistě nevyplácí, o čemž svědčí právě proběhlé záplavy, kdy 500 letou povodeň po pouhých 11-ti letech vystřídala povodeň 100 letá. Čili oba procesy, jak podnikatelský tak ekologický, jdou ruku v</p>	<p>1. Zdůvodnění potřeby záměru je dle zákona č. 100/2001 Sb. věcí oznamovatele a nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na ŽP. Proces EIA nemá žádné možnosti toto zdůvodnění měnit.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném svém ustanovení neobsahuje požadavek na „Posouzení zdůvodnění potřeby záměru“.</p> <p>Na straně 55 zpracovatel posudku ilustruje charakter záměru - letiště pro obsluhu nízkonákladových leteckých společností.</p> <p>V tomto procesu EIA se posuzuje varianta s celkovým max. počtem pohybů za rok 35 000. Varianta s počtem pohybů 2 000 nebyla</p>

<p>ruce a nelze je alibisticky oddělovat.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zpracovatel posudku zřejmě neviděl porovnání evropských států na stránce 47, kde jsou uvedeny země srovnatelné s ČR a hlavními městy s jedním komerčním letištěm, jinak by nemohl ve svém vypořádání s připomínkou na straně 55 uvádět citaci zcela opačnou, která naopak umocňuje argumentaci naší. - Zpracovatel posudku zcela opomenul vypořádat se s „Porovnáním zalétávaných letadel z produkce Aera s plánovanými pohyby dopravních letadel v aeroportu Vodochody" (strana 49), kde je nárůst z 2000 ARR+DEP Aero Vodochody na 35.000 ARR+DEP Airport Vodochody. - Stejně tak v Posudku není žádná odezva na „silniční dopravu v místním regionu" (strana 50). 	<p>oznamovatelem navržena, a proto nemohla být ani posouzena.</p> <p>Intenzity osobní i nákladní dopravy jsou řešeny variantně v rámci Dopravně inženýrské studie a zohledněny v rozptylové a akustické studii. Tato studie byla zpracována specializovanou společností vybavenou potřebnými autorizacemi, která řeší tuto problematiku na území celé ČR včetně tvorby metodických doporučení. Uvedené kolapsy studie nesignalizuje.</p> <p>Záměr předpokládá převažující část dopravní obsluhy zajistit prostřednictvím MHD a zároveň se předpokládá, že bude uváděn do provozu postupně.</p> <p>Jinak je samozřejmě zřejmé, že hlavním řešením dopravní situace Pražského regionu je dostavba silničního okruhu kolem Prahy.</p>
<p>2. Zpracovatel posudku se nikterak nevypořádal s připomínkami obsaženými v našem stanovisku ze dne 17.10.2011. Uvádí, že projekt je primárně připravován pro flotilu nízkonákladových leteckých společností. Neuvádí, pro koho je projekt připravován sekundárně. Dle posuzovatele je stav letadel dobrý a letadla prý průměrně nejsou starší, než čtyři roky. Je ovšem známo, že jsou běžně provozovaná letadla stará i desítky roků.</p> <p>Vzhledem k tomu, že projednávání letiště trvá několik let, tato flotila nutně zestárá. Závažnější však je, kdo další má letiště využívat. Vypořádání s připomínkami Obce Chvatěruby je tedy nic neříkající, nulitní.</p> <p>Zpracovatel posudku dále sděluje, že nebyly zjištěny významně nepříznivé nebo rizikové vlivy. To je ostatně mottem celého posudku, které autor blíže nerozvádí.</p> <p>Zpracovatel dále odkazuje na to, že pravděpodobnost kolize letadla se zásobníky petrochemických kombinátů v důsledku leteckého provozu, je o několik řádů nižší, než příčiny jiné, a to včetně rizik střetů s ptáky.</p> <p>V našich připomínkách ze dne 17.10.2011 poukazujeme na existenci a fungování početných ptačích populací v těsném okolí stávajícího letiště nebo i v jeho prostoru. To nepopírá ani dokumentace a s ní autor posudku. Podstatný rozdíl je však v dalším nakládání s údaji o ptácích. Vedle přítomnosti méně hmotných, drobných ptáků v areálu stávajícího letiště, i v blízkosti něj, se zde pravidelně vyskytuje velké množství ptáků, kteří zde sídlí a migrují, a to dle druhů buď</p>	<p>2. Posudek uvádí stáří letadel k době zpracování posudku.</p> <p>Dostatečná ochrana ptáků je v rámci procesu EIA respektována v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“).</p> <p>Ke snížení vlivu na staré nocoviště havranů je ve stanovisku uložena následující podmínka:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v rámci ornitologické ochrany trvale kvalitativně i kvantitativně monitorovat výskyty jednotlivých druhů ptáků a na základě tohoto monitoringu operativně upravovat plán ornitologické ochrany a zpřesňovat konkrétní způsoby jednotlivých zásahů v rámci této ochrany, v rámci operativního vyhodnocování situace preferovat způsob ochrany prostřednictvím sokolovitých dravců; zvláštní pozornost věnovat monitoringu havranovitých ptáků na zimovišti Kralupy/Veltrusy; v rámci monitoringu provést polohopisné a výškopisné zmapování migračních tras, roční výskyt a především kolizní místa s letovými trasami

<p>celoročně, nebo sezónně, nebo nahodile. Je třeba říci, že úsilí o zřízení letiště ve vzdálenosti 1000 – 2000 m od údolí Vltavy, které je významným ptačím shromaždištěm a migrační trasou, je nejen podivné, ale i nezákonné. Jak dokumentace, tak i posudek jsou prostoupeny snahou eliminovat „škodlivou“ existenci ptáků. Zákon na ochranu přírody 114/92 Sb., odkazující na směrnici Rady 79/409/EHS, který při hodnocení vlivů LVO obhajují příslušné orgány v čele s MŽP, ve svém ustanovení §5a chrání všechny druhy ptáků před úmyslným vyrušováním a ničením jejich biotopů Tentýž zákon v § 5b hovoří sice o odchylném postupu při ochraně těchto ptáků, ovšem za podmínky, že neexistuje jiné uspokojivé řešení. Zde toto uspokojivé řešení existuje - od záměru zřízení letiště upustit</p> <p>Aby bylo možno exaktně stanovit, jaké jsou formy a rozsah interakce ptáků s letadly, je třeba mít vyhovující data. Zde se jedná především o údaje o druzích a početnosti jednotlivých druhů ptáků, kteří se v blízkém okolí letiště vyskytují. Dokumentace se opírá o pozorování v časovém úseku necelých tří let, zčásti vytvořených jedním ze spoluautorů, který je na existenci letiště přímo závislý. Jedno z občanských sdružení naproti tomu disponuje pozorováními mezi roky 1981 až 2011. Nejsou kontinuální, protože byla získávána pro jiné účely, ale pro posouzení stavu jsou plně dostačující</p> <p>Problematiku střetů s ptáky řeší příloha zpracovatele Mgr. Sojky, který ji staví především na externích poznatcích a zdrojích. Zde zaujme sdělení o celosvětově a dlouhodobě provozované databázi střetů letadel s ptáky s názvem IBIS, do které však ČR začala zasílat údaje až v r. 2010 (I). Do databáze přispívá řada států, pouze některé však svědomitě, u mnoha dalších se jedná o údaje nahodilé a nepravdivé. Nicméně z těchto údajů zpracovatel hodnocení vlivů čerpá a dále je statisticky rozpracovává, což výsledky podstatně zkresluje. Zpracovateli posudku to vyhovuje, neshledává žádnou závadu. Z materiálu IBIS je možno citovat údaj z období 2001 - 2007. Za tuto dobu dle IBIS došlo ke 42 508 kolizím ptáků s letadly, z nichž ve 27 937 případech došlo k poškození letadel a ve třech případech ke zničení letadel. Je ovšem třeba se ptát, kolik kolizi nastalo skutečně, a kolik letadel bylo zničeno.</p> <p>Pokud by údaje v databázi byly úplné, jednalo by se zřejmě o podstatně vyšší čísla, zřejmě násobky údajů. Autor posudku se však s údaji plně spokojuje a vůbec je nekomentuje.</p>	<p>Doklady k tomu, že v rámci systému plašení ptáků je zajištěna jejich dostatečná ochrana, jsou uvedeny i v rozhodnutích příslušných orgánů státní správy a České inspekce životního prostředí (dále jen „ČIŽP“), které jsou součástí dokumentace EIA.</p> <p>K problematice databáze IBIS je možno konstatovat, že pravděpodobně žádná databáze není naprosto přesná a nezahrnuje naprosto všechny případy. Z logiky věci však vyplývá, že větší počet nenahlášených případů bude u kolizí s ptáky bez poškození než u případů, kdy bylo zničeno letadlo. Z tohoto pohledu lze potom považovat výsledné údaje za spíše nadhodnocené. Zpracovatel posudku ani proces EIA nemají žádné nástroje, kterými by mohli opravovat mezinárodní databáze.</p> <p>Co se týče kolizí s ptáky, pak opět proces EIA nijak nezastírá, že tato problematika zahrnuje i jiné druhy ptáků než havrany a kavky. Údaje dodané v dokumentaci EIA lze považovat za dostatečné.</p> <p>Za nepříznivých meteorologických podmínek bylo prokázáno, že se ptáci z důvodů viditelnosti pohybují v menších výškách a mohou ohrozit letadlo pouze v bezprostřední blízkosti letiště, kde lze efektivně využít nástrojů ornitologické ochrany.</p> <p>Rizika provozu letiště Vodochody nebyla vyhodnocena jako enormní, ale jako průměrná plně srovnatelná s některými evropskými letišti.</p>
---	--

Dokumentace uvádí údaje o zjištěních řady druhů ptáků, kteří mohou kolizi způsobit. Tato data jsou jen zčásti pravdivá a údaje jsou neúplné. Současně jsou navrhovány způsoby ochrany letiště. Autorovi posudku se data i návrhy jeví jako úplné a v podstatě je nekomentuje. Proto nepřikládá nejmenší váhu ani našim připomínkám. Je skutečností, že modernější letadla mají schopnost lépe se vyrovnat s kolizí s ptákem, vč. jeho nasátí do motoru, dokonce i několika exemplářů najednou. To ovšem platí pro méně hmotné druhy a jedince, případně menší množství málo hmotných jedinců. V obou případech dokumentace zpracovatel několika způsoby bagatelizuje potenciální rizika, vznikající kolizemi velkých ptáků a velkých hejn s letadly, a odkazuje je do roviny nepravděpodobnosti. K tomu používá dva způsoby - neuvádí, resp. nedisponuje relevantními daty o výskytech ptáků, a nadsazuje možnosti ornitologické ochrany.

Dokumentace uvádí a posudek plně akceptuje údaje o počtech a pohybech havranovitých ptáků. Na rozdíl od toho však za třicetileté období pozorování můžeme tvrdit, že ptáci mnohokrát změnili své trasy a zvyklosti. Za dobrých klimatických podmínek lze zřejmě jejich hejna „vytlačovat“ mimo letiště, ale v průběhu zimování nastává řada situací, kdy to možné není. V silném větru, sněžení apod. je obtížné uplatnit i další způsobení plašení a zapuzování. Nejhůře však za silné mlhy, která v průběhu třiceti let nastala přibližně 250x, ptáci byli dezorientovaní a i opakovaně přeletovali plochy letiště v hejnech od 1 000 až 50 000 jedinců. Tehdy nelze využít sokolnické metody, navíc mlha tlumí a rozptyluje zvuk pyrotechniky. Totéž platí i pro plašiče, kromě toho je pro obsluhu obtížné prostředky efektivně použít. Rizika jsou zvláště vysoká v obdobích skokových změn počasí.

V části 1.2 I dokumentace je uvedeno, že skalnaté údolí Vltavy není pro ptáky příliš atraktivní, a tedy že letiště, ležící nedaleko údolí, má vyhovující polohu. To se však nezakládá na pravdě. Údolí Vltavy je zimovištěm četných druhů vodních ptáků, zejména v tuhých zimách, kdy Vltava nezamrzá, a kromě toho je vltavské údolí osou migračních tras řady ptáků v šíři až 3 km, a to právě hmotných datlů. Stejně jako v případě havranovitých závisí jejich pohyb na aktuálních klimatických podmínkách. Některé druhy se objevují pravidelně, v posledních cca patnácti letech se však objevuje i řada druhů méně obvyklých. Protahují zde husy, kachny (např. kajka mořská), labutě, volavky, potápky, kormoráni a další. Pozorován byl zálet orla mořského a orlovce říčního, potápnice severní a volavky bílé, ze současné doby pochází pozorování pelikána. U řady z nich byl pozorován

<p>let v blízkosti nebo přímo přes letištní plochy.</p> <p>Je třeba zmínit i nahodilou přítomnost ptáků, do níž náleží nálety zdivočelých domácích holubů. V případě vodních ptáků pak je při déle trvajících záplavách dokladován silně se zvyšující počet vodních ptáků, kteří v zaplavených územích nacházejí snadnou obživu. Zpracovatel posudku však nepocituje nutnost ověřit údaje z dokumentace, a tím méně se blíže zabývat našimi připomínkami. (Ačkoliv na to měl nezákonných více jak jeden a půl roku - Pozn. PU).</p> <p>Jak jsme již v předchozím odstavci poukázali, letiště ovlivní život ptáků i likvidaci nebo zákazem zemědělských činností, provozů nebo způsobů hospodaření, které by potenciálně mohly ptáky přilákat. Je to v přímém rozporu s nutností příznivé obnovy a rekonstrukce krajiny, vč. zvyšování její kultury a obytnosti, i v rozporu s ochranou ptáků. Strpět by to zřejmě bylo nutné v případě, že by v Praze letiště absentovalo, avšak vzhledem k úplné zbytečnosti pořizování nového letiště zde není důvod k porušování příslušného zákona.</p> <p>Nedostatečné údaje o střetech ptáků s letadly ve světovém měřítku, neúplné statistické údaje v ČR, zcela nepostačující údaje o druzích, počtech a migračních zvyklostech ptáků v okolí letiště Vodochody. Zlehčování havarijních situací poukazem na to, že proudovým dopravním letadlem lze bez větších obtíží plachtit na jiné letiště či dosednout na louku, i další okolnosti signalizují neurčitost a nedostatečnost dokumentace hodnocení vlivů, na což autor posudku prakticky nepoukazuje. Stejně tak činí s našimi připomínkami, kterými se nezabývá. Racionální investor, dbalý zákonů, by nezřídil letiště tam, kde rizika jsou enormní.</p> <p>Nevěříme závěrům zpracovatelů, podpořených autorem posudku, o hypotetické frekvenci havárií letadla se zásobníky kapalných chemikálií po střetu letadla s ptáky v rozsahu $1,03 \times 10^4$/rok, protože zde nejsou podpořeny vyčerpávajícími průzkumy, nýbrž spekulativními tezemi. Bagatelizovaná je možnost vysazení všech motorů letadla nasátím většího množství menších ptáků nebo ptáků hmotných při klimatické poruše, nulové viditelnosti a špatné komunikaci s řídicím provozu. Dokumentace ve všech případech s účelovým optimismem ujišťuje o nepravděpodobnosti kolize letadla s chemickými zásobníky. V dokumentaci nenajdeme zmínky o zpracovaných skutečných havarijních plánech (hasiči). Zpracovateli posudku to opět nevadí, naopak sám hledá argumenty ve prospěch záměru, ačkoliv jako osoba určena státem by měl požadovat jejích detailní</p>	
--	--

<p>uvedení.</p> <p>Ani nízká statistická pravděpodobnost krajního katastrofického scénáře přímé kolize letadla se zásobníky po střetu s ptáky, vyjádřena neurčitou frekvencí $1,03 \times 10^{-6}$/rok, není důvodem pro zřízení takového rizika, jestliže současně existuje jiné technicky, ekonomicky a environmentálně vhodnější řešení (tedy provoz a rozšíření letiště Ruzyně).</p> <p>Považujeme proto záměr budování Letiště Vodochody za nepřijatelný, a to mimo jiné pro vysoké riziko střetů letadel s ptáky v klimaticky nepříznivých obdobích, spojených s následnou kolizí letadel se zásobníky kapalných chemikálií.</p> <p>Považujeme vlivy záměru na ptáky, životní prostředí, zdraví obyvatel, krajinu a hmotný majetek za nejen významně nepříznivé, ale i vysoce rizikové, a proto požadujeme vydání negativního stanoviska MŽP. Současně navrhuje úplné a trvalé upuštění od záměru.</p>	
<p>3. Vypořádání připomínek a dalších podnětů ze stanoviska obce Chvatěruby a dalších v posudku je provedeno formu souhrnného vypořádání a pokouší se zejména odpovědět na část fakticky kladených dotazů. Řada připomínek a faktických postřehů je v rámci posudku řešena doporučeními dalších podmínek a také začleněním podmínek posudku do stanoviska MŽP nebo doporučeními k zajištění dalších studií a podkladů při přípravě DÚR. Stanovisko navržené k vydání odpovědným orgánem státní správy, tedy MŽP tak bude velmi komplikované, obsáhlé a podmínky v něm stanovené bude nutno velmi vyvažovat, aby v některých parametrech nepůsobily proti sobě a někdy tak prvoplánově mohou vyzníti. Zpracovatel posudku na stavbu Letiště Vodochody se pokusil skutečně obecným způsobem podchytit všechna dostupná fakta a vyhodnotit vznesené připomínky. K posudku lze mít proto zejména výhrady v rovině časového posunu při tvorbě dokumentace a posudku a v rovině nových fakt a z toho vyplývají dále uvedené problémové okruhy a z nich vyplývající základní otázky k posudku. Popis problémových okruhů:</p> <p>I. Změny parametrů</p> <p>II. Změny v osídlení a rozvoj okolí hl.m. Prahy</p> <p>III. problémový okruh tvoří vlivy a projevy klimatické změny</p> <p>IV. problémový okruh jsou opatření pro udržitelný rozvoj</p>	<p>3. Dle ustanovení § 5 zák. č. 100/2001 Sb. posuzování záměru zahrnuje i návrh opatření k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí provedením záměru, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů, popřípadě ke zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí provedením záměru, a to včetně vyhodnocení předpokládaných účinků navrhovaných opatření.</p> <p>Vzhledem k tomu, že se jedná o poměrně významnou dopravní stavbu, není nijak divné, že stanovisko EIA je obsáhlé a obsahuje řadu podmínek pro vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci vlivů.</p> <p>Problémové okruhy jsou vypořádány v předchozím vyjádření obce ze dne 2.7.2013.</p>

Obec Kozomín, ze dne 14. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání						
<p>Opakovaně konstatujeme, že v jednotlivých částech dokumentace jsou zásadní rozpory a chyby ve vymezení dílčích povodí včetně jednotlivých odtoků z těchto vymezených povodí. Posudek tyto chyby neřeší, vysvětlení zpracovatele posudku RNDr. Ludvíka je katastrofálně nedostatečné nebo nebylo vůbec provedeno. Průběh povodně (nejprve dlouhodobé deště, následně přívalové lijáky) v červnu 2013 a související hydrologická situace opět ověřila, že stávající výústě do recipientů z prostoru letiště Vodochody a areálu AERO Vodochody jsou nekapacitní a současně hladina podzemní vody v prostoru náhorní plošiny letiště vystupuje na mnoha místech až k úrovni terénu, a to v kombinaci s výskytem dalších přívalových srážek způsobuje povrchové zaplavování níže položeného území spojené s destruktivními účinky proudící vody (nástup bleskové povodně). Proto trváme na tom, aby ve výpočtech byly uvažovány závazné návrhové parametry intenzity 15 minutového deště I pro dobu opakování $N=100$ let stanovené pro letiště Vodochody Českým hydrometeorologickým ústavem ze dne 10. 10. 2011 (viz příloha tohoto vyjádření). Nesouhlasíme s tím, aby jako návrhová intenzita 15 minutového deště byla uvažována hodnota 126 l/s/ha, to je přibližně srážka s 1 letým opakováním – jde o katastrofální poddimenzování hydrotechnických výpočtů! Současně není akceptovatelné ponížovat odtokové součinitele ze zpevněných asfaltových ploch letiště na hodnotu 0,7 uvedené v DOKUMENTACI zpracovatele RNDr. Bajera, které zpracovatel POSUDKU RNDr. Ludvík považuje za dostatečné. Návrhová hodnota odtoku by pro zabezpečení povodňové ochrany území měla být pro případ katastrofických scénářů provedena na srážku s dobou opakování $N=100$ let, to je 356 l/s/ha a odtokovým součinitelem 0,9 ze zpevněných ploch letiště. Jsme jednou z obcí, na jejímž katastru protéká vodoteč (Postřižinský potok), do které budou částečně zaústěny dešťové vody ze zpevněných ploch obou areálů Aero i Letiště. V Dokumentaci EIA (souhrnná zpráva – na straně 126) je uvedena dílčí část areálu</p>	<p>Tyto technické připomínky jsou spíše k technickým dokumentům, které budou zpracovány v dalších fázích přípravy záměru dle stavebního zákona (např. dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona).</p> <p>V rámci dokumentace byla zpracována studie „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ pod vedením autorizovaného inženýra v oboru vodohospodářských staveb.</p> <p>Podrobné dokumenty týkající se vodohospodářského řešení záměru budou zpracovány např. v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení a dokumentace pro provedení stavby v režimu stavebního zákona.</p> <p>Tyto dokumenty budou zpracovány podle požadavků orgánů státní správy ve vodním hospodářství a příslušných technických předpisů, např. ČSN včetně parametrů návrhových intenzit deště.</p> <p>Pro různé typy vodohospodářských zařízení (zasakování, retence, areálová kanalizace, hlavní kanalizační stoky apod.) jsou závazně používány různé periodicity a doby trvání deště.</p> <p>Např. ČSN 75 6101 „Stokové sítě a kanalizační přípojky“ v bodě 5.3.4.12 stanovuje: „Při návrhu stokové sítě za použití racionálních metod se počítá s periodicitou návrhového deště, kterou určí příslušný úřad (především Vodoprávní úřad). Orientační hodnoty četností výpočtových dešťů jsou uvedeny v tabulce 3.“ Vzhledem k tomu, že vodoprávní úřad se svými požadavky nepodílel na studii „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ bylo správné použití orientačních hodnot, které jsou uvedeny v následující tabulce (ČSN 75 6101):</p> <p>Tabulka 3 - Orientační hodnoty četnosti výpočtových dešťů</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Četnost výskytu výpočtových dešťů n</th><th>Lokalita</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 (1x za 1 rok)</td><td>venkovské území</td></tr> <tr> <td>0,5 (1x za 2 roky)</td><td>obytná území</td></tr> </tbody> </table>	Četnost výskytu výpočtových dešťů n	Lokalita	1 (1x za 1 rok)	venkovské území	0,5 (1x za 2 roky)	obytná území
Četnost výskytu výpočtových dešťů n	Lokalita						
1 (1x za 1 rok)	venkovské území						
0,5 (1x za 2 roky)	obytná území						

zaústěná do povodí Postřižínského potoka. Dokumentace počítá s realizací stavebních a inženýrských objektů v areálu Aero (v povodí Postřižínského potoka), které jsou nedílnou součástí Letiště: namátkou jde o SO 14 úložiště pohonných hmot, IO 12 čerpací stanice ČOV, IO 13 komunikace k LPH, IO 14 úprava vlečky (včetně zastřešení stájecí stanice), IO 15 stojánka pro motorové zkoušky atd. Současně nejsou v záměru vyřešeny dostatečné počty parkovacích stání pro letiště i pro zaměstnance závodu Aero a odvodnění těchto i dalších ploch, které budou umístěny i v povodí Postřižínského potoka.

Navržené řešení je pro nás **absolutně neakceptovatelné** z důvodů, které jsou uvedeny v Odborném posudku Celkového vodohospodářského řešení navrhovaného rozšíření areálu Letiště Vodochody ze dne 12. 10. 2011- zpracovatel VHS PROJEKT – Ing. Martin Jakoubek a kol.). Zejména opakovaně upozorňujeme na bagatelizaci vlivu odvodnění areálu a nově navržených objektů na povodí Postřižínského potoka. Není nijak řešena otázka a vliv areálu na případný průběh povodně v Postřižínském potoce. Není řešena otázka případného zaplavení území. Ve výpočtu odvodnění letiště je nepochopitelně uvažována pouze srážka intenzity 126 litrů/s/ha (déšť s jednoletým opakováním), v uzávěrných profilech je ale průtok najednou udáván jako Q 100 (tedy se stoletým opakováním). Dle údajů ČHMÚ má srážka s dobou opakování N=100 let intenzitu 356 litrů/s/ha, nikoliv 126 l/s/ha. Poddimensováním výpočtu a nepochopitelnou bagatelizací odtokových situací z areálu by dle našeho názoru došlo k ohrožení bezpečnosti obyvatel, tedy zaplavení objektů, infrastruktury i níže položeného území Kozomína. Upozorňujeme na kritický profil – zatrubněný úsek Postřižínského potoka DN 500, který vede zastavěnou částí obce.

Obec Kozomín opakovaně trvá na vyřešení vlivů starých ekologických zátěží v areálu Aero, zpracovatel posudku RNDr. Ludvík uvedené neřeší nijak nebo nedostatečně. Nesouhlasíme se zařazením staré ekologické zátěže Aero do nízkého rizika, jak je uvedeno v Dokumentaci (posudek uvedené nerozporuje) – uvedené neodpovídá dokumentům ČIŽP. Trváme na uvedení všech vlivů záměru na možné znečištění podzemních a povrchových vod při

0,5 (1x za 2 roky)	městská centra, průmyslová a komerční území: - s kontrolou povodňového stavu od dešťových přívalů ¹⁾
0,2 (1x za 5 let)	- bez kontroly povodňového stavu od dešťových přívalů
0,1 (1x za 10 let)	podzemní dráhy, podjezdy ¹⁾
¹⁾ POZNÁMKA: V místě jsou stanoveny intenzity dešťových srážek pro nucený odtok.	

Pro odhad max. odtoku dle této ČSN se za kritický déšť považuje patnáctiminutový (neredukovaný) déšť.

Dále např. ČSN 75 9010 – „Vsakovací zařízení srážkových vod“ stanovuje periodicitu srážek $p = 0,2 \text{ rok}^{-1}$, (1x za 5 let) a dobu trvání srážek $t_c = 5 \text{ min} - 72 \text{ hod}$.

Doporučený součinitel odtoku pro zpevněné pozemní komunikace (např. asfalt, beton, dlažba) 0,7 uvádí mj. ČSN 75 6101 – „Stokové sítě a kanalizační přípojky“ pro výpočet stokové sítě. Tutéž hodnotu uvádí ČSN 75 9010 – „Vsakovací zařízení srážkových vod“ pro asfaltové a betonové plochy, dlažby se zálivkou spár.

Součinitel odtoku 0,7 ze zpevněných asfaltových ploch letiště je uveden správně, nedochází zde k „ponižování“ normovaného součinitele.

Ve studii „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ jsou zpracovány podrobné matematické modely pro ilustraci vodohospodářské situace.

V oznámení a dokumentaci EIA byla stanovena rámcová opatření pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP. Tato opatření byla 2x připomínkována a na jejich základě byly navrženy podmínky pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP v návrhu stanoviska EIA (součást posudku EIA). Tyto podmínky byly opět připomínkovány a

<p>realizaci výše uvedených stavebních a inženýrských objektů v blízkosti ohniska staré ekologické zátěže. Trestuhodně zůstávají opomenuta rizika starých ekologických zátěží, není nijak vyřešeno rozvodí podzemních vod a možná kontaminace Kozomína při proklamovaném vsakování dešťových vod.</p> <p>Obec Kozomín důrazně požaduje vyjasnit navrženou likvidaci dešťových vod v areálu, způsob a množství odváděných povrchových i podzemních vod do povodí Postržižského potoka i s ohledem na staré ekologické zátěže. V této podobě navrhuje MŽP uvažované vodohospodářské řešení letiště zamítnout, tj. nevydat souhlasné stanovisko. Dále opakovaně trváme na detailních odpovědích na otázky z odborného vodohospodářského posudku.</p>	<p>na základě těchto připomínek byly stanoveny podmínky tohoto stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ve vodohospodářském projektu jako součásti DÚR počítat s návrhovou intenzitou deště a součiniteli odtoku dle požadavků Vodoprávního úřadu - výústní potrubí z areálu letiště Vodochody do Vltavy dimenzovat na uvažované rozšíření letiště; v případě využití stávajícího potrubí provést technická opatření, která zajistí soulad s vodohospodářskými předpisy - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou. - v dalších stupních projektové dokumentace budou doloženy podrobné hydrotechnické výpočty odlučovačů lehkých kapalin, akumulčních a havarijních jímek, vsakovacích zařízení a retenčních nádrží; kapacita vsakovacích objektů a retenčních nádrží bude navržena dle platných norem pro vsakovací zařízení ČSN 75 9010 a hospodaření se srážkovými vodami TNV 75 9011, bude provedena riziková analýza vsakování v souladu s požadavky ČSN 75 9010 - při přechodu odvádění srážkových vod z ploch, které jsou v zimním období odváděny na ČKV do vsakovacích objektů musí být zajištěno důkladné vyčištění potrubí, aby nedocházelo k odvádění usazených závadných látek do vsaků a následné kontaminaci podzemních vod; toto bude zapracováno do provozního/kanalizačního řádu <p>Staré ekologické zátěže jsou v dokumentaci specifikovány včetně jejich řešení dle požadavků ČIŽP. Jsou řešeny v rámci samostatného procesu mimo proces EIA. Podmínkami návrhu stanoviska je uložena koordinace výstavby záměru s odstraňováním těchto zátěží:</p>
--	--

	<p>- v rámci projektu pro stavební řízení konzultovat technické řešení objektu SO 14 – uložistiště LPH a IO 06 – splašková kanalizace v části rekonstrukce stávající ČOV AERO se zpracovatelem projektu sanace; v případě potřeby provést v konkrétních místech potřebný doprůzkum z hlediska kontaminace, CIU resp. NEL; v případě zjištění kontaminace provádět stavební práce těchto objektů v součinnosti s firmou provádějící sanaci v areálu AERO</p> <p>Další aspekty pak řeší podmínka na zpracování podrobného hydrogeologického posudku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou - v dalších stupních projektové dokumentace bude specifikován prostor pro skladování sněhu ze zimní údržby a vyřešeno riziko tání - v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí bude přesně specifikováno množství vod odváděných do Postřižínského potoka, včetně zhodnocení kapacity kritických profilů na toku s důrazem na zamezení vymývání staré ekologické zátěže ve směru proudění do obce Postřižín
<p>OPAKOVANÝ SOUHRN OTÁZEK, NA KTERÉ NEBYLO V POSUDKU RNDR. LUDVÍKA ŘÁDNĚ ODPOVĚZENO:</p> <p>1. Je navržená celková kapacita ČOV 2700 EO dostatečně kapacitní pro souběžný provoz mezinárodního letiště a závodu Aero? Za jakých podmínek bude ČOV AERO zachována, kam budou předčištěné vody z ČOV AERO zaústěny? Je navržená kapacita ČOV 1440 EO pro</p>	<p>1. Kapacity ČOV jsou dle informací dostupných v tomto procesu EIA dostatečné.</p> <p>2. Sněh ze zimní údržby bude skladován na plochách odkanalizovaných do retenčních nádrží. V zimním období bude výtok z retencí uzavřen a voda bude přečerpávána do ČKV. Vodohospodářské poměry v povodí Postřižínského potoka skladování sněhu neovlivní.</p> <p>3. Bude předmětem následujících stupňů přípravy dle parametrů stanovených</p>

<p>letišťe dostatečná?</p> <p>2. Kde bude skladován sníh ze zimní údržby, ovlivní skladování sněhu vodohospodářské poměry v povodí Postřižínského potoka při tání?</p> <p>3. Opakovaně upozorňujeme, že chybí vyhotovení přesné hydrotechnické situace řešeného areálu, ze které bude jasně patrný způsob odvodnění dešťových vod z areálu Letiště Vodochody a Aero. Situace by měla určit závěrné profily v areálu, které jsou odvodněny do jednotlivých povodí. Je recipient pro odvodnění dopravního napojení na D8 kapacitní? Kam a jak budou odvodněna parkoviště pro letiště?</p> <p>4. Provedení nových hydrotechnických výpočtů s určením odtokových množství v jednotlivých závěrných profilech, přepočítání kanalizačních odtoků ze zpevněných ploch letiště s uvažováním návrhových srážek daných ČHMÚ, odtokové součinitele ze zpevněných ploch letiště uvažovat min. 0,9. Následně je v dokumentaci EIA nutno řádně zhodnotit vliv navýšení odtokových množství na životní prostředí a reálný stav území s ohledem na kapacitu stávajících recipientů/infrastrukturu.</p> <p>5. Lze zasakovat předčištěné odpadní vody z parkovišť? Pokud ano, tak za jakých podmínek? Lze zasakovat vody potenciálně kontaminované oplachem ze stěn potrubí z předchozí zimní údržby? Je někde na podobném záměru uvedená řešení v kombinaci se vsaky použito? Nedojde ke znečištění podzemních vod? Umožňuje stávající geologická a hydrogeologická situace (v červnu 2013 vystupuje úroveň HPV až k terénu) v areálu realizaci dostatečně kapacitních vsakovacích zařízení?</p> <p>6. Kde je přesně umístěna plocha 2270 m² pro zimní údržbu letadel, je odbavení letadel proveditelné s ohledem na nutnost jejich „přeparkování“ na plochu, kde budou ošetřeny v požadovaných počtech a záběrech odbavení ke startu během zimního období? Ovlivňuje případná havárie – odtok znečištěné vody z této plochy kvalitu podzemní vody, případně ochranná pásma vodních zdrojů?</p> <p>7. Jaká je vazba mezi reálnou průtočnou kapacitou kanalizačního</p>	<p>vodohospodářským úřadem. Veškeré vody z prostoru parkovišť budou odváděny přes soustavy retenčních nádrží a vsakovacích objektů stanovených kapacit; v zimním období bude výtok z retencí uzavřen a voda bude přečerpávána do ČKV.</p> <p>4. Orientační hydrotechnické výpočty dostatečné pro proces EIA byly provedeny dle příslušných ČSN. Na jejich základě byly vyhodnoceny vlivy na vodu.</p> <p>V dalších stupních přípravy bude postupováno dle požadavků příslušných úřadů (především vodohospodářského).</p> <p>5. Podmínky zasakování budou stanoveny na základě hydrogeologického posudku; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace.</p> <p>6. Jedná se o část odbavovací plochy (SO 04) před objektem SO 03 „Zázemí pro odmrazování letadel“. Odbavení je proveditelné. Tato plocha bude odvodněna oddělenou kanalizací do akumulární jímky, odkud bude přečerpávána do ČKV, takže v případě havárie bude možné zachycení případné škodlivé látky buď v akumulární jímce nebo na ČKV. Možnost ovlivnění kvality podzemní vody nebo vodních zdrojů lze vyloučit.</p> <p>7. K tomuto bodu je stanovena následující podmínka stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - u stávající jednotné kanalizace, která je zaústěna do Vltavy, budou provedeny zkoušky, zda splňuje parametry z hlediska těsnosti, v případě potřeby budou provedena opatření, která zajistí, aby tyto parametry splňovala (vyvločkování, apod.); dále bude posouzena kapacita stávajícího odpadního potrubí <p>8. Dle dokumentace se po realizaci záměru poměry v Postřižínském potoce nijak významně nezmění. Ve stanovisku je uvedena následující podmínka:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí bude přesně specifikováno množství vod odváděných do Postřižínského potoka, včetně zhodnocení kapacity kritických profilů na toku <p>9. Vliv vsakovacích zařízení na ropovod Družba se nepředpokládá. Přesto je uložena následující podmínka stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma
--	---

<p>přiváděče do Vltavy a průtočným množstvím, které je nutno odvádět z areálu? Je stávající kanalizační přivaděč do Vltavy dostatečně kapacitní a způsobilý pro odvádění vody? Jaké budou při uvažování správných vstupních dat max. průtoky? Je stavebně technický stav přiváděče způsobilý pro zaústění předčištěných vod z ČOV a dešťových vod z areálu letiště?</p> <p>8. Jaké průtočné množství bude zaústěno z areálu do Postřižínského potoka, včetně zhodnocení kapacity kritických profilů na toku? Jde o max. povodňové průtoky – zpracovatel posudku nepochopil naši otázku nebo záměrně odpovídá jinak.</p> <p>9. Jaká je vazba mezi ropovodem Družba (ochranným pásmem ropovodu) a navrženou infrastrukturou letiště. Jak ovlivní navržené vsakovací objekty zejména v západní části letiště funkci ropovodu – drenážní účinky v zásypech?</p> <p>10. Jaká je vazba letiště na ochranná pásma vodních zdrojů? Může realizací záměru dojít k ovlivnění vodních zdrojů, příp. kvality vody ve zdrojích. Ovlivňují vsakovací objekty stávající vodní zdroje?</p> <p>11. Jaká je věcná a časová vazba záměru a starých ekologických zátěží? Jak bude prakticky, legislativně a smluvně zajištěno, že stará ekologická zátěž bude nejprve odstraněna a následně bude tato vodohospodářská infrastruktura použita v záměru?</p>	<p>vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou</p> <p>10. Vsakovací objekty budou navrženy tak, aby nemohly ovlivnit vodní zdroje.</p> <p>11. Vsakovací objekty budou navrženy tak, aby nemohly ovlivnit staré ekologické zátěže.</p>
<p>Zpracovatel posudku se vůbec nevypořádal s našimi výše uvedenými námitkami a pouze konstatuje, že nedojde ke snížení minimálního odtoku z „Postřižínskou“ větví. Otázka je ale položena jasně k průběhu a ovlivnění velkých průtoků v korytě Postřižínského potoka! Dále je zpracovatelem posudku až nyní sděleno, že dešťové vody budou z povodí Postřižínského potoka (odbavovací plochy a parkoviště + areál AERO) přečerpávány, ačkoliv dokumentace s uvedeným nepočítá! Vodohospodářské řešení a zdůvodnění v Posudku vykazuje závažné rozpory a nedostatky. Z jakého důvodu tedy byla vyhotovena dokumentace a následně posouzení EIA letiště Vodochody? Aby se zakamuflovalo, že stávající stav je katastrofálně nedostačující (voda již dnes vytéká z potrubí do recipientů při</p>	<p>Ovlivnění velkých průtoků v korytě Postřižínského potoka se nepředpokládá, ale přesto je řešeno následující podmínkou stanoviska:</p> <p>- v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí bude přesně specifikováno množství vod odváděných do Postřižínského potoka, včetně zhodnocení kapacity kritických profilů na toku</p> <p>Dokumentace na str. 278 a 361 uvádí, že veškeré vody z provozních ploch letiště a z prostoru parkovišť v přednádraží budou odváděny přes soustavy retenčních nádrží a vsakovacích objektů stanovených kapacit; v zimním období bude výtok z retencí uzavřen a voda bude přečerpávána do ČKV.</p> <p>V rámci dokumentace byla zpracována studie „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ pod vedením autorizovaného</p>

tlakovém proudění nad terén). Naše obavy, že návrhový 1 letý déšť ponížený vhodně upraveným součinitelem odtoku způsobí povodňové odtoky v níže položeném území, nebyly vzaty v potaz. Nesouhlasíme s tím, že hydrotechnické výpočty jsou provedeny dle platných předpisů, jak odpovídá zpracovatel posudku ve svém vypořádání. Který předpis pro infrastrukturní stavbu letiště umožňuje počítat s 1 letou srážkou a poníženými součiniteli odtoku? Trváme na tom, aby MŽP přesně specifikovalo normy a předpisy, dle kterých byly výpočty v DOKUMENTACI provedeny a v POSUDKU ověřeny, případně výpočty nechalo konečně provést pořádně! Protože výpočty nejsou validní, trváme na tom, aby vodohospodářská část dokumentace byla zamítnuta.

K likvidaci dešťových vod jejich zasakováním POSUDEK poměrně nejednoznačně uvádí, že všechny vody, krom vod z ploch ošetřených solí v zimě, lze zasakovat. Požadujeme, aby byly stanoveny parametry kvality zasakovaných vod z odlučovačů ropných látek i z kanalizací kontaminovaných v předchozí zimní epizodě po údržbě látkami pro odmrazování letištních ploch. Dále upozorňujeme, že v září 2010 i v červnu 2013 došlo na náhorní plošině letiště k elevaci hladiny podzemní vody až k úrovni terénu. Považujeme za nepochopitelné, že za dobu několika let nebyl v rámci procesu EIA proveden hydrogeologický posudek, který by ověřil proveditelnost plošné likvidace dešťových vod jejich zasakováním (to je zásadní změna likvidace dešťových vod oproti stávajícímu stavu). Trváme na tom, aby v procesu EIA byla ze závazně ČSN 75 9010 a prováděcí TNV 75 9011. Jak lze splnit normové podmínky likvidace vod zásakem tak, aby základová spára zasakovacího objektu byla umístěna ve vzdálenosti 1 metr nad maximální úrovní hladiny podzemní vody, když hladina podzemní vody vystupuje v současné hydrologické situaci až k úrovni terénu? Také trváme na tom, aby bylo v rámci procesu EIA nařízeno provedení rizikové analýzy vsakování v souladu s požadavky ČSN 75 9010. Kromě toho, že chybí hydrogeologické posouzení, v dokumentaci není uvedena srozumitelná situace, ze které by bylo patrné umístění všech zasakovacích objektů (pro parkoviště, terminál, letištní plochy atd.) se

inženýra v oboru vodohospodářských staveb.

Tato studie vychází mj. z ČSN 75 6101 „Stokové sítě a kanalizační přípojky“ a ČSN 75 9010 – „Vsakovací zařízení srážkových vod“, které stanovují orientační hodnoty - tedy i 1-letý déšť pro venkovské území a doporučený součinitel odtoku pro zpevněné pozemní komunikace (např. asphalt, beton, dlažba) 0,7 uvádí mj. ČSN 75 6101 – „Stokové sítě a kanalizační přípojky“ pro výpočet stokové sítě. Tutéž hodnotu uvádí ČSN 75 9010 – „Vsakovací zařízení srážkových vod“ pro asfaltové a betonové plochy, dlažby se zálivkou spár. V dokumentaci tedy nebyl použit nijak ponížený součinitel, ale součinitel daný ČSN.

Dále ČSN 75 6101 „Stokové sítě a kanalizační přípojky“ v bodě 5.3.4.12 stanovuje: „Při návrhu stokové sítě za použití racionálních metod se počítá s periodicitou návrhového deště, kterou určí příslušný úřad (především Vodoprávní úřad). Orientační hodnoty četností výpočtových dešťů jsou uvedeny v tabulce 3.“ - uvedena v předchozím textu. Vzhledem k tomu, že vodoprávní úřad se bude podílet teprve na následujícím procesu územního rozhodnutí, nikoli na tomto procesu EIA, je zcela správné použití orientačních hodnot, které jsou uvedeny v tabulce 3 ČSN 75 6101.

V posudku je uvedeno, že vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace.

Pro proces EIA byla zpracována Hydrologická a hydrogeologická studie v dostatečné míře podrobnosti. Podrobný hydrogeologický posudek je podkladem pro dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona.

K dalším připomínkám jsou ve stanovisku uloženy následující podmínky:

- pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou

<p>současným zákresem starých ekologických zátěží. Prováděcí předpis TNV 75 9011 přímo vylučuje zasakování v dosahu starých ekologických zátěží, i kdyby byly realizovatelné.</p> <p>Z výše uvedených důvodů navrhuje, aby dokumentace byla zamítnuta a nebylo vydáno souhlasné stanovisko k záměru rozšíření Letiště Vodochody.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - v dalších stupních projektové dokumentace budou doloženy podrobné hydrotechnické výpočty odlučovačů lehkých kapalin, akumulčních a havarijních jímek, vsakovacích zařízení a retenčních nádrží; kapacita vsakovacích objektů a retenčních nádrží bude navržena dle platných norem pro vsakovací zařízení ČSN 75 9010 a hospodaření se srážkovými vodami TNV 75 9011 - při přechodu odvádění srážkových vod z ploch, které jsou v zimním období odváděny na ČKV do vsakovacích objektů musí být zajištěno důkladné vyčištění potrubí, aby nedocházelo k odvádění usazených závadných látek do vsaků a následné kontaminaci podzemních vod; toto bude zapracováno do provozního/kanalizačního řádu
---	---

Město Kralupy nad Vltavou, ze dne 23. 7. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)

Připomínka	Vypořádání
<p>Město Kralupy n. Vlt. obdrželo Posudek na Letiště Vodochody k záměru rozšíření Letiště ve Vodochodech. Tento posudek byl zpracován a předložen zúčastněným subjektům více než rok po zákonném termínu. V posudku jsou - velmi krátce a bez širší argumentace - vypořádány i námitky Města Kralupy n. Vlt.</p> <p>Celý posudek se nám, bohužel, jeví tendenčně zpracovaný, bez toho, že by se zabýval hlavními argumenty i bez celkového objektivního pohledu na zásah do životního prostředí v našem regionu, kterým vybudování mezinárodního letiště bezpochyby bude. Nezohledňuje pak vůbec dopad na zdraví, životní komfort a další negativní aspekty, které tento projekt přinese.</p> <p>Naše připomínky z října 2011 nebyly, domníváme se, zpracovatelem řádně posouzeny ve všech bodech. Odpovědi i argumentace jsou bez širšího kontextu. Zcela opomenut byl, mimo jiné, náš argument na dopravní napojení areálu na okolní komunikace a tím i neúměrný nárůst dopravy v Kralupech n. Vlt. přes most TGM a přes celé město. V posudku - a i v celé připravované studii EIA - se používají čísla a údaje vypracované dopravně inženýrskou společností, které jsou již zastaralé a neodpovídající skutečnosti. Stejně tak i trváme na nutnosti vybudování nového napojení silnice II/240 z D8 na R7 včetně obchvatů našeho města. Bez těchto dopravních změn se město Kralupy n. Vlt. zahltí automobily a stane se totálně neprůjezdným, plným exhalací. Podobně vágně je naloženo i s</p>	<p>Dopady na zdraví</p> <p>Součástí dokumentace je posouzení zdravotních rizik zpracované příslušně autorizovanou osobou v souladu se zák. č. 100/2001 Sb. K problematice posouzení zdravotních rizik byl v rámci posudku EIA zpracován dokument: <i>Kubina, J.: Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a emisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012.</i> Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>„Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější.“</p> <p>Tato posouzení se týkají i citlivějších skupin obyvatel včetně malých dětí, nemocných a starších občanů.</p> <p>V souladu s definicí WHO se posudek hodnocení vlivů na veřejné zdraví</p>

<p>naší připomínkou k bezpečnosti města i celé oblasti a s riziky při nestandardních stavech na plánovaném letišti. Záměr vybudování mezinárodního letiště v blízkosti chemických závodů, mnoha produktovodů míjejících jen těsně jmenovaný areál, v sousedství nádrží na těžké a výbušné plyny, nedaleko Centrálního tankoviště ropy v Nelahozevsi, kde jsou skladovány strategické zásoby ropy pro celou ČR i blízkost jaderného reaktoru v Řeži je pro město i celou oblast nadále nepřijatelné a ohrožující desítky tisíc okolních obyvatel. V posudku nadále nebyly zváženy všechny naše připomínky k této bezpečnostní problematice, ani náš požadavek na celkovou analýzu rizik, která by měla otevřít otázky dopadů na obyvatele v případě možných leteckých havárií a jejich následků na aglomeraci. Argumentace, že nebyly během procesu EIA zjištěny nepříznivé, nebo vysoce rizikové vlivy, je pro nás nepochopitelná, neboť v oblasti na sever od Prahy nadále přibývají nové provozovny, rozšiřuje se a mění výroba v Areálu chemických výrob v Kralupech a nadále se zvyšuje doprava ve městě, v okolních obcích i na místních komunikacích. Podobně je tomu i u dalších bodů našich připomínek, kde autor odpovídá na naše námítky jednou větou, či odkazem a nezabývá se problémem hlouběji, či vůbec nejde ke kořenům naší námítky, či otázky.</p> <p>Závěrem sdělujeme, že Město Kralupy n. Vlt. nesouhlasí s odpověďmi zpracovatele posudku ve všech bodech našich připomínek z října 2011 a nadále na nich trvá.</p> <p>Město Kralupy n. Vlt., většina našich obyvatel a obyvatel obcí, které patří k regionu, žádají MŽP o vydání takového stanoviska EIA pro Mezinárodní letiště ve Vodochodech, které by zohlednilo dopad tohoto projektu na životní prostředí jednoho z nejprůmyslovějších a ekologicky nejhorších míst ve Středočeském kraji.</p>	<p>zabýval nejen přímými dopady na fyzické zdraví v podobě rizika zvýšeného výskytu konkrétních nemocí, nýbrž i vlivy spadajícími právě do oblasti duševní a sociální pohody, konkrétně obtěžováním. Za stavu, kdy nebudou překračovány hlukové limity stanovené k ochraně zdraví, není překvapující, že přímé zdravotní dopady nebudou významné. Nepřímé vlivy v oblasti psychologické a sociální dopady, které též spadají do oblasti veřejného zdraví, byly vyhodnoceny jako významné.</p> <p>Posudek prošel dvojí oponenturou, nejprve autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik Ing. Kubinou, poté odbornými pracovníky KHS jakožto orgánu ochrany veřejného zdraví.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS Středočeského kraje.</p> <p>Problematika vlivů na zdraví a zdravotních rizik musí být v dokumentaci EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. zpracována příslušně autorizovanou osobou (pro hodnocení vlivů na zdraví a zdravotních rizik). V tomto případě byl navíc nad rámec zákonných požadavků zpracován i oponentní posudek prostřednictvím jiné autorizované osoby pro hodnocení vlivů na zdraví a zdravotních rizik. Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS Středočeského kraje, který jak s posouzením vlivů na zdraví, tak s posudkem EIA souhlasil.</p> <p>Zpracovatel posudku EIA, který je autorizovanou osobou pro posuzování vlivů na životní prostředí pak na těchto dokumentech nemůže nic měnit, jeho povinností je tyto dokumenty respektovat a v případě, že obsahují nějaká doporučení nebo podmínky, tak je zohlednit v podmínkách pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP. Tak to také bylo provedeno.</p> <p>Dopravní problematika</p> <p>Dokumentace obsahuje přílohu č. 9 - Dopravně inženýrská studie,</p>
---	--

	<p>zpracovanou specializovanou společností, která zvýšení uváděných vlivů nesignalizuje. Např. pro rok 2009 tato studie udává na Mostní ulici v roce 2009 intenzitu 19 450 vozidel za 24 hod., z toho 1 420 nákladních, po realizaci uvažovaného záměru pak intenzitu 18 340 vozidel za 24 hod., z toho 1 210 nákladních.</p> <p>Intenzity dopravy se samozřejmě v čase mění, i když v současné době recese hospodářství jen minimálně, ovšem poměry mezi jednotlivými komunikacemi zůstávají prakticky neměnné, pokud se v území nerealizuje nějaká významná dopravní stavba.</p> <p>S potřebou realizace obchvatových komunikací, které odvedou dopravu z centra města lze pouze souhlasit, ale doprava na letiště Vodochody s tím souvisí jen velmi málo.</p> <p>Environmentální rizika</p> <p>V rámci procesu EIA bylo zhodnoceno společenské riziko pádu letadla podle požadovaného nizozemského kritéria a bylo zjištěno, že je přijatelné. Např. v případě posouzení rizika ohrožení kulových zásobníků ve skladu kapalných plynů areálu Chemických výrob Kralupy pádem letadla při tzv. okružovém létání (velký okruh) bylo zjištěno, že frekvence takového pádu je $1,03 \times 10^{-8}$/rok. Oproti tomu frekvence závažného úniku zkapalněného plynu z kulového zásobníku byla odhadnuta, na základě generických údajů na $1,00 \times 10^{-6}$/rok.</p> <p>Zjištěná frekvence pádu letadla do prostoru zásobníkových polí je o dva řády nižší, než frekvence závažného úniku způsobená provozní havárií.</p> <p>Z porovnání obou zjištěných frekvencí jednoznačně vyplývá, že příspěvek frekvence pádu letadla do zásobníkového pole k celkové frekvenci havárie kulového zásobníku je zanedbatelný.</p> <p>Toto tvrzení podporuje i údaj uvedený v práci [DOE Standard, DOE-STD-3014-2006: Accident Analysis for Aircraft Crash Into Hazardous Facilities, U.S. Department of Energy, Washington, DC 20585, October 1996, Reaffirmation May 2006], kde je stanovena limitní frekvence pádu letadla do nebezpečného zařízení 1×10^{-6}/rok. Pokud je zjištěná frekvence menší, potom se riziko pádu letadla do nebezpečného zařízení považuje za</p>
--	---

	<p>nevýznamné a dále se nehodnotí.</p> <p>Riziko blízkosti chemických závodů bylo v dokumentaci podrobně prověřeno ve formě posouzení environmentálních rizik vč. zjištění pravděpodobnosti vzniku havárie v důsledku leteckého provozu s tím, že tato pravděpodobnost je několik řádů nižší než příčiny jiné.</p> <p>V lokalitě ÚJV Řež jsou umístěna výhradně výzkumná zařízení s reaktory velmi malého výkonu. Výsledky hodnocení lze z tohoto hlediska považovat za vysoce konzervativní. Z výsledků vyplývá, že předložený záměr letiště Vodochody plně vyhovuje z hlediska kritérií pro potenciální ohrožení výzkumného jaderného zařízení v lokalitě ÚJV Řež pádem letadla a není nutno přijímat žádná omezující opatření.</p> <p>Obdobně je podrobně prověřena možnost rizika střetu s ptáky.</p> <p>Během procesu EIA nebyly zjištěny významně nepříznivé nebo vysoce rizikové vlivy.</p> <p>Princip předběžné opatrnosti je respektován celým procesem EIA.</p>
--	---

Město Libčice nad Vltavou, ze dne 11. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání
<p>Město Libčice nad Vltavou nesouhlasí s předloženou přepracovanou dokumentací o hodnocení vlivů na životní prostředí „Letiště Vodochody“ z důvodu, že oznamovatel dostatečně nevyrovnal a nezpracoval připomínky Města Libice nad Vltavou a okolních obcí, které byly vzneseny k první předložené dokumentaci ze dne 09. 12. 2010 v níže uvedených bodech:</p> <p>1. Způsob zpracování výhledu</p> <p>Ve všech bodech a studiích je dokumentace zpracována ve výhledu k roku 2012. V připomínkách v rámci Zjišťovacího řízení byl požadavek zpracovat dokumentaci vlivů s výhledem nejméně do roku 2020. Totéž měl investor uloženo v závěrech zjišťovacího řízení, což zcela zřejmě ignoroval. Investor předpokládá započít přestavbu v roce 2013 z čehož je zřejmé, že v roce 2012 letiště dle záměru v provozu nebude a tím zpracovaná dokumentace ztrácí</p>	<p>1. Záměr je zcela jednoznačně limitován podmínkami návrhu stanoviska, které mají trvalou platnost - tedy i v roce 2020.</p>

<p>veškerou hodnotu.</p>	
<p>2. Absence veřejného zájmu na realizaci rozšíření letiště ve Vodochodech Poměrování veřejných zájmů musí proběhnout tak, že se stanoví všechny myslitelné dopady záměru na zdraví lidí a životní prostředí jako takové a ty se porovnají s veřejným zájmem na záměru. Posoudí se tak zápory a přínosy záměru.</p> <p>Oblast Kralupska je již dnes hraničně zatížena z hlediska ochrany ovzduší. Rovněž hlukové limity jsou díky letadlům přistávajícím na ruzyňském letišti, dálnici D8 a železničnímu koridoru do Drážďan na mnohých místech překračovány. Ve městech a obcích v okolí plánovaného záměru existuje široký odpor proti záměru letiště (v místních referendech odmítli občané letiště v 10 obcích). Samotný záměr letiště ve skutečnosti nenabízí více než stovky pracovních míst a k tomu odebere klienty ruzyňskému letišti ve vlastnictví státu. To jsou úplně základní fakta, která samozřejmě v souvislosti s dalšími musí MZP při posuzování veřejného zájmu na realizaci letiště vzít v potaz.</p> <p>Podle názoru podatele připomínky, i vzhledem k faktům uvedeným v dalších bodech připomínky, neexistuje veřejný zájem na realizaci letiště v této lokalitě. Je zarážející, že oznamovatel se ani nesnaží veřejný zájem na realizaci letiště důsledně tvrdit a především prokázat. Jeho informace např. o počtu zaměstnanců nebo přínosu pro HDP země jsou jen ničím nepodložená čísla.</p>	<p>2. Dle zák. č. 100/2001 Sb. se posuzování vlivů na životní prostředí provádí tak, že se stanoví všechny významné vlivy záměru na zdraví lidí a životní prostředí a porovnají se s příslušnými ekologickými limity. Žádné poměrování veřejných zájmů tento zákon nestanovuje.</p>
<p>3. V dokumentaci záměru nebyly dostatečně posouzeny a zohledněny možnosti kumulace vlivů záměru letiště s vlivy jiných záměrů</p> <p>Podle ust. § 12 odst. 2 zákona č. 17/1992 Sb. musejí být mezní hodnoty, upravující přípustnou míru znečišťování životního prostředí, stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>Na tuto zásadu a obecnou povinnost, obsaženou v zákoně č. 17/1992 Sb., přímo navazují ustanovení zákona č. 100/2001 Sb. Opět v ust. § 2 tento zákon obecně vymezuje rozsah posuzování vlivů na životní prostředí (a to pro všechny „fáze“ procesu posuzování) tak, že se posuzují vlivy na veřejné</p>	<p>3. Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy letiště Vodochody a letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší</p>

zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky, vymezené zvláštními právními předpisy a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Konkretizace rozsahu posuzování jsou pak obsaženy v jednotlivých přílohách zákona. Podle Přílohy č. 2, bodu I. 2 musí být parametry záměru zváženy zejména s ohledem na kumulaci jeho vlivů s vlivy jiných známých záměrů (realizovaných, připravovaných, uvažovaných). Podle Přílohy č. 3, bodu B.I.4. patří mezi náležitosti oznámení mj. charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry. Tentýž aspekt je podle Přílohy č. 4, části B. bodu I.4. povinnou náležitostí dokumentace. Zákon pak ukládá příslušnému úřadu povinnost na nedostatečné či zcela chybějící zohlednění kumulativního působení posuzovaného záměru a záměrů jiných v jednotlivých podkladech (oznámení, dokumentace, posudek) konkrétními způsoby reagovat (zejména je příslušný úřad povinen i z tohoto důvodu vrátit jednotlivé podklady jejich zpracovateli k doplnění nebo přepracování).

Uvedená ustanovení nejsou v průběhu tohoto posuzování vlivů respektována. Přitom z upozornění veřejnosti i odborných podkladů jednoznačně vyplývá, že **vlivy posuzovaného záměru budou v mnoha případech působit kumulativně s vlivy jiných záměrů.** Jedná se především o dálnici D8, silnici I/9, II/608, železniční koridor do Drážďan nebo chemické provozy v Kralupech nad Vltavou a samozřejmě ruzyňské letiště.

Skutečnost, že údaje o reálné úrovni vlivů uskutečnění záměru v kumulaci s vlivy dalších výše uvedených záměrů, nejsou v dokumentaci obsaženy, je v samotné dokumentaci v podstatě výslovně konstatována (viz např. kapitolu B.I.4 dokumentace, str. 14, v níž je mj. uvedeno, že „Zpracovateli dokumentace ani oznamovateli není známa možnost kumulace s jinými novými nebo připravovanými záměry“ nebo „Z výstupu jednoznačně vyplývá, že provozem na dráhových systémech obou letišť, který bude v TMA řízen z jednoho centra Řízení letového provozu ČR, nedojde k průniku relevantních hlukových zón a tedy nemůže dojít ani k relevantním kumulativním účinkům provozu obou letišť v území, jak je patrné z mapových podkladů v Příloze č. 7. “).

Z výše uvedených důvodů je nutné konstatovat, že dokumentace byla zpracována v rozporu s výše citovanými ustanoveními právních předpisů,

se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.

Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze sčítat koncentrace např. poléťavý prach PM10 + NO₂ a zároveň nelze sčítat koncentrace pro různé doby průměrování.

b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel bylo provedeno komplexní zobrazení nejvýznamnějších kumulativních vlivů, které ovšem nemá žádné závazné limity. Navíc se zde používají některé umělé deskriptory - např. hlukový ukazatel pro den-večernoc (dále jen „L_{DVN}“), které jsou výsledkem matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB) a nemají nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnávány s hlukovými limity.

U přehledu leteckého provozu je nutné zohlednit také výšku, typ letadla a charakter konkrétního pohybu.

Kumulativní vlivy hluku na zdraví jsou v dokumentaci podrobně řešeny ve formě L_{DVN}.

Pro vyhodnocení kumulativních vlivů v Akustické studii leteckého provozu (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie) byly použity jako vstupní data pro letiště Vodochody - 35 000 pohybů letadel za rok a pro Letiště Ruzyně - 274 500 pohybů letadel za rok. Pokud bychom předpokládali, že všechna letadla 24. základny dopravního letectva Praha - Kbely každý den odletí a přiletí, pak by zde proběhlo 6 570 pohybů za rok, což je 42 x méně než se očekává na letišti Ruzyně. Vzhledem k tomu, že ve výše uvedené Akustické studii bylo prokázáno, že provoz letiště Ruzyně se na zvýšení hlukového zatížení v prostoru Dolany nijak neprojeví, lze oprávněně očekávat, že 42x

<p>které požadují zohlednění a posouzení kumulativních vlivů jiných záměrů. Podle názoru podatele připomínky, pokud by MŽP akceptovalo tuto dokumentaci a na jejím základě vydalo stanovisko k záměru podle ust. § 10 zákona č. 100/2001 Sb., porušilo by výše citovaná ustanovení zákonů č. 17/1992 Sb. a č. 100/2001 Sb.</p>	<p>menší zdroj hluku se také nijak neprojeví.</p> <p>Podstatné je to, že dodržování hlukových limitů z veškerého leteckého provozu bude garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviska.</p> <p>V dokumentaci je uvedeno, jaký bude synergický vliv provozu letiště a automobilové dopravy a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>V dokumentaci jsou uvedeny kumulativní vlivy hluku a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti nebo protiprávnosti procesu EIA.</p>
<p>4. Omezení nočních letů</p> <p>Dokumentace EIA akceptuje požadavek na zpracování varianty záměru s omezením nočních letů, viz bod č. 5 závěru zjišťovacího řízení. V dokumentaci EIA ovšem chybí informace o tom, zda omezení nočních letů nezpůsobí významné zhoršení konkurenceschopnosti letiště, chybí rovněž záruky, že noční lety nemohou být povoleny v budoucnu. Naprostá většina evropských mezinárodních letišť, včetně malých letišť na území České republiky, noční lety odbavuje, je nepravděpodobné, že Letiště Vodochody by mělo být výjimkou.</p> <p>Pokud není možné spolehlivě garantovat, že noční lety nebudou kdykoli v budoucnu na letišti Vodochody provozovány, nebo že jejich povolení bude</p>	<p>4. Podmínkou návrhu stanoviska EIA je uloženo striktní omezení pro začátek noční doby (22 - 24 hod) pouze na zpožděné přelety a to max. 4 pohyby za jeden kalendářní den a max. 730 pohybů za jeden kalendářní rok. Tyto pohyby jsou také zohledněny v akustické studii leteckého provozu a to pro nejnejpříznivější možný stav - tedy 4 pohyby každý den. Ve zbytku noci (24 - 06 hod) bude letiště pro vzlety a přistání uzavřeno.</p> <p>Jakákoli snaha o překročení počtu pohybů by musela projít novým posouzením EIA.</p> <p>Řada evropských letišť má nějakou formou zakázány nebo silně omezeny noční pohyby letadel.</p>

vázáno na provedení nového procesu EIA, je nutné noční lety do hodnocení vlivů zahrnout v objemu běžném pro letiště obdobné velikosti a významu.	
5. Závěr Vzhledem k nevypořádáním se s podmínkami uvedenými MŽP v požadavku o doplnění dokumentace, nedostatečnému vypořádání připomínek Města Libčice nad Vltavou a okolních obcí, z důvodu, že záměr je v rozporu s ústavním zájmem na příznivé životní prostředí, když v aspektu hluk a ochrana ovzduší by realizací došlo k překročení maximální únosnosti území, považujeme předkládaný záměr za neakceptovatelný. Z výše uvedených důvodů, jež jsou důvody a skutečnostmi rozhodnými pro posouzení vlivů tohoto záměru na životní prostředí, navrhuje, aby Ministerstvo životního prostředí podle § 10 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí po obdržení posudku a veřejném projednání vydalo stanovisko v tomto znění: „Záměr není přijatelný z hlediska jeho vlivů na životní prostředí“.	5. Únosné zatížení území definuje zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů v ustanovení § 5: „Únosné zatížení území je takové zatížení území lidskou činností, při kterém nedochází k poškozování životního prostředí, zejména jeho složek, funkcí ekosystémů nebo ekologické stability.“ Poškození životního prostředí definuje zákon č. 17/1992 Sb. v ustanovení § 8: „Poškození životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy.“ Během procesu EIA bylo zjištěno, že realizací a provozem záměru nedojde ke zhoršení ŽP nad míru stanovenou zvláštními předpisy.

Obec Líbeznice I, ze dne 5. 8. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)

Připomínka	Vypořádání
<p>Dovoluji si připojit připomínky Obce Líbeznice, jak jsem je jako zástupce obce přednesl při veřejném projednání EIA v Praze Letňanech ve dnech 23. a 24. července 2013.</p> <p>1. potřebnost a udržitelný rozvoj společnosti</p> <p>Obec Líbeznice nesouhlasí se způsobem, jak se autor posudku vyrovnal s námitkou ohledně nedostatečného zdůvodnění potřeby. Stručné konstatování, že potřebnost není předmětem posuzování EIA je značně formalistní a ve všech souvislostech chybné (odporující samotnému zákonu č. 100/2001 Sb.). Hned v průvodní části zákona č. 100/2001 Sb. se praví, že proces posuzování EIA má zhodnotit všechny vlivy v návaznosti na příslušné zákony „a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti.“ Jakkoli zákon blíže nedefinuje pojem „udržitelný rozvoj společnosti“ je patrné, že celý smysl posuzování se vztahuje ke společnosti, nikoli pouze formálně k zákonným normám. Hned v úvodu zákon</p>	<p>1. potřebnost a udržitelný rozvoj společnosti</p> <p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezi stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona je</p>

<p>spojuje posuzování s organismem společnosti. I v případě projednávání jiných rozsáhlých projektů hraje zdůvodnění potřeby, nebo dokonce veřejného zájmu významnou roli. Na každý ze záměrů se přinejmenším zvnějšku hledí v dichotomii hodnocení, zda potřeba a veřejný efekt opodstatňují negativní dopady na život lidí a širěji na celé životní prostředí. Domníváme se tedy na základě výše uvedeného, že požadavek na zdůvodnění potřeby záměru je zcela adekvátní a přesně zapadá nejen do dikce, ale přesně odpovídá i doslovnému znění příslušného zákona, neboť i jeho samotný text odkazuje na složitější předivo společnosti.</p> <p>Právě potřebnost, respektive faktickou nepotřebnost, celého záměru pro společnost hodnotí Obec Líbeznice jako jeden z velice důležitých limitů. Domníváme se, že s ohledem na všechny dokumentované negativní dopady letiště nemůže posuzovatel i samotné ministerstvo pominout tento klíčový aspekt. Jak by odpovědní pracovníci kdykoli později zdůvodnili případné pozitivní stanovisko těm, kteří by byli provozem letiště zasaženi.</p>	<p>objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Vliv na udržitelný rozvoj území se posuzuje v rámci „Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“, které je součástí návrhu územního plánu dle §52 stavebního zákona a je v gesci orgánu územního plánování dle stavebního zákona, nikoli v procesu projektové EIA dle zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to „v jakém zájmu má být záměr realizován“.</p>
<p>2. zdravotní rizika</p> <p>Odpověď autora posudku na požadavek obce mnohem podrobněji zpracovat studii zdravotních rizik, a to zejména s ohledem na nejmladší část populace navštěvující ZŠ a ZUŠ Líbeznice a MŠ Líbeznice, pokládáme:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) za odborně nesprávnou, 2) za zcela neostatečnou a nepřijatelně formalistní. <p>Autor posudku obci vyčítá, že své námitky k doplněné dokumentaci EIA opřel o mapu hlukové zátěže s nerelevantními hodnotami L_{dn}. Jak dokládá příloha tohoto podání, o mapu s údaji L_{dn} nadhodnocujícími večer a noc zjevně nešlo.</p>	<p>2. zdravotní rizika</p> <p>Součástí dokumentace je posouzení zdravotních rizik zpracované příslušně autorizovanou osobou v souladu se zák. č. 100/2001 Sb. K problematice posouzení zdravotních rizik byl v rámci posudku EIA zpracován dokument: <i>Kubina, J.: Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012.</i> Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>„Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik</p>

<p>Přiložená mapa zobrazovala kumulaci vlivů hluku z různých zdrojů s parametry LAeq D (denní doba, výška 4 m nad terénem).</p> <p>Autor posudku se zaměřil (bohužel navíc chybně) na čistě metodologický problém, nevěnoval ale pozornost meritů samotnému – tedy dopadu zvýšení hlukové zátěže z letecké dopravy na děti a žáky mateřských a základních škol. Samotnému problému nevěnoval ani slovo, přestože i samotná „nekumulovaná“ hluková zátěž prokazatelně zasáhne několik předškolních a školních zařízení. Tento přístup autora posudku vyhodnocujeme jako odborně chybný a navíc zcela neakceptovatelný s ohledem na nezpochybnitelnou potřebu vyhodnotit předmětný záměr v rámci procesu EIA důkladně, odborně správně, důsledně a nestranně. Jsme přesvědčeni, že i tento nedostatek posudku opravňuje ministerstvo k vydání stanoviska přesně opačného znění, než jaké předložil autor posudku.</p> <p>Za závažný nedostatek pokládáme i to, že autor posudku vůbec nereaguje na připomínky Mateřské školy Líbeznice zaslané v řádném termínu ani na připomínky Základní školy Líbeznice (v současné době Základní školy a Základní umělecké školy Líbeznice). Dovolujeme si proto k těmto námitkám připojit i podklad pro vystoupení statutárních zástupkyň obou zmíněných institucí a žádáme, aby k nim ministerstvo při zpracovávání svého konečného stanoviska přihlíželo.</p> <p>Marginalizace či přehlížení závěrů znaleckého posudku hodnotícího dopady na veřejné zdraví</p> <p>Autor posudku pominul celou řadu závažných konstatování znaleckého posudku „Vlivy na veřejné zdraví“ zpracovaného pro účely dokumentace EIA MUDr. Bohumilem Havlem. Paradoxně se stal vůči záměru ve vztahu k dopadům na veřejné zdraví „shovívavější“ než odborný posuzovatel. Smyslem celého procesu je ale důsledně posoudit všechny vlivy vyjmenované v zákoně č. 100/2001 Sb. Ke „shovívavosti“ podle našeho přesvědčení nedává proces EIA ani role posuzovatele žádný prostor. Přehlédnutí níže uvedených závěrů odborného posudku je proto nutné hodnotit jako závažný odborný a věcný nedostatek posudku:</p>	<p>z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější.“</p> <p>Tato posouzení se týkají i citlivějších skupin obyvatel včetně malých dětí, nemocných a starších občanů.</p> <p>V souladu s definicí WHO se posudek hodnocení vlivů na veřejné zdraví zabýval nejen přímými dopady na fyzické zdraví v podobě rizika zvýšeného výskytu konkrétních nemocí, nýbrž i vlivy spadajícími právě do oblasti duševní a sociální pohody, konkrétně obtěžováním. Za stavu, kdy nebudou překračovány hlukové limity stanovené k ochraně zdraví, není překvapující, že přímé zdravotní dopady nebudou významné. Nepřímé vlivy v oblasti psychologické a sociální dopady, které též spadají do oblasti veřejného zdraví, byly vyhodnoceny jako významné.</p> <p>Posudek prošel dvojí oponenturou, nejprve autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik Ing. Kubinou, poté odbornými pracovníky KHS jakožto orgánu ochrany veřejného zdraví.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS Středočeského kraje.</p> <p>Ukazatel DALY se používá především v národním měřítku k posouzení závažnosti různých nepříznivých vlivů na zdraví a stanovení priorit při strategickém plánování ochrany zdraví.</p> <p>V zemích EU je nyní doporučeno použití tohoto ukazatele při hodnocení hlukové expozice obyvatel na základě národních strategických hlukových map, zpracovávaných podle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES, o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí. Jako zdravotní efekt se zde však hodnotí pouze přímé zdravotní dopady, konkrétně zvýšení výskytu akutních infarktů myokardu a počet lidí s poruchou spánku.</p>
--	--

K dopadům hluku z letecké dopravy uvádí znalecký posudek „Vlivy na veřejné zdraví – hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší – aktualizace 2011“ na straně 9:

Zhoršení komunikace řeči v důsledku zvýšené hladiny hluku má řadu prokázaných nepříznivých důsledků v oblasti chování a vztahů, vede k podrážděnosti, nejistotě, poklesu pracovní kapacity a pocitům nespokojenosti. Může však vést i k překrývání a maskování důležitých signálů, jako je domovní zvonek, telefon, alarm. Nejvíce citlivou skupinou jsou starší lidé, osoby se sluchovou ztrátou a zejména malé děti v období osvojování řeči. Jde tedy o významnou část populace.

Pro dostatečně srozumitelné vnímání složitějších zpráv a informací (cizí řeč, výuka, telefonická konverzace) by rozdíl mezi hlukovým pozadím a hlasitostí vnímané řeči měl být nejméně 15 dB a to nejméně v 85 % doby. Při průměrné hlasitosti řeči 50 dB by tak nemělo hlukové pozadí v místnostech převyšovat 35 dB.

Zvláštní pozornost z tohoto hlediska zasluhují třídy předškolních a školních zařízení a domy, kde bydlí malé děti, neboť neúplné porozumění řeči u nich ztěžuje a poškozuje proces osvojení řeči a schopnosti číst s dalšími nepříznivými důsledky pro jejich duševní a intelektuální vývoj. Zvláště citlivé jsou pak děti s poruchami sluchu, potížemi s učením a děti, pro které vyučovací jazyk není jejich mateřským jazykem.

Tato tvrzení autora znaleckého posudku nezbytně vyžadují, aby jim autor posudku věnoval pozornost a vypořádal se s existencí hned několik školských zařízení v území dotčeném posuzovaným záměrem. Jde totiž o vliv, který život v území prokazatelně ovlivní, a to i při hodnotách hlukové zátěže, které platné legislativní normy řadí mezi podlimitní. Prioritní zájem představuje přirozeně ochrana nejmladší generace, která by paradoxně byla účinkům hluku vystavována v denní době nejvíce. Velká část rodičů totiž větší část dne tráví pracovně mimo dotčené území. V samotných Líbeznicích je bohužel právě areál škol kvůli morfologii terénu potenciálně nejexponovanějším místem. Pobyt dětí mateřské školy na zahradě je přitom přímo určen platnou legislativou. Ta dokonce určuje, že by měl

Při hodnocení vlivů na veřejné zdraví u záměrů posuzovaných v procesu EIA se ukazatel DALY nepoužívá, neboť pro něj nejsou stanoveny hraniční hodnoty, se kterými by se mohl porovnat a jde o ukazatel pro veřejnost těžko srozumitelný. Speciálně u hluku je další zásadní problém v tom, že se u posuzovaných záměrů většinou jedná o podlimitní úroveň hluku, kde je dominantním účinkem obtěžování obyvatel, jehož zdravotní závažnost je obtížné kvantifikovat a WHO jej za přímý zdravotní účinek nepovažuje a jeho experti nemají jednotný názor, jak a zda vůbec se dá tímto způsobem hodnotit.

Zpracovatel posudku přesto v tomto ukazateli dodatečně provedl vyhodnocení vlivů leteckého hluku s použitím koeficientů závažnosti dle publikace WHO „Burden of disease from environmental noise, 2011“ a s výsledkem seznámil účastníky veřejného projednání.

Výsledná hodnota je 82,1 DALY, na které se přímé zdravotními vlivy podílejí hodnotou 16,6 DALY a nepřímé vlivy v oblasti psychologické a sociální hodnotou 65,5 DALY (týká se všech posuzovaných obyvatel, v případě úvah o vlivu je nutno vydělit počtem posuzovaných obyvatel).

Problematika vlivů na zdraví a zdravotních rizik musí být v dokumentaci EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. zpracována příslušně autorizovanou osobou (pro hodnocení vlivů na zdraví a zdravotních rizik). V tomto případě byl navíc nad rámec zákonných požadavků zpracován i oponentní posudek prostřednictvím jiné autorizované osoby pro hodnocení vlivů na zdraví a zdravotních rizik. Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS Středočeského kraje, který jak s posouzením vlivů na zdraví, tak s posudkem EIA souhlasil.

Zpracovatel posudku EIA, který je autorizovanou osobou pro posuzování vlivů na životní prostředí pak na těchto dokumentech nemůže nic měnit, jeho povinností je tyto dokumenty respektovat a v případě, že obsahují nějaká doporučení nebo podmínky, tak je zohlednit v podmínkách pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP. Tak

<p>trvat dopoledne nejméně 2 hodiny a odpoledne co nejdéle. Platné normy by tak nutily děti pobývat v přítomnosti hlukové zátěže co nejdéle. Reálný dopad na psychiku a vývoj dětí přitom znalecký posudek hned na několika místech nejen uvádí, ale prokazuje na příkladech dostupných relevantních studií.</p> <p>Zmíněný vliv hluku z letecké dopravy na vývoj dětí popisuje autor posudku například v následujícím odstavci na straně 13:</p> <p><i>Pro letecký hluk v okolí škol i při nižších hladinách, nežli v dřívějších studiích, byl nalezen lineární vztah odpovídající zpoždění úrovně čtení u dětí o 1 – 2 měsíce při 5 dB zvýšení ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní době. Pro hluk z pozemní dopravy tento vztah nalezen nebyl. Možným vysvětlením je odlišný charakter hlukové expozice, kde jednotlivé nepravidelné přelety letadel mohou více odvádět pozornost dětí a narušovat jejich komunikaci s učiteli, nežli více ustálený hluk z pozemní dopravy.</i></p> <p>Podrobněji se negativnímu vlivu hluku na nejmladší generaci věnuje autor znaleckého posudku konkrétně pro dotčené území na straně 22:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>U dětské populace školního věku je prokázáným specifickým účinkem leteckého hluku nepříznivé ovlivnění procesu učení v hlukově exponovaných školách, které se projevuje hlavně mírným zpožděním v řádu několika měsíců v osvojení čtení. Tento účinek byl známý již dříve, avšak na základě nových studií došlo ke snížení prahové hladiny hluku, která se původně předpokládala kolem 70 dB. Nyní uvedená hodnota 55 dB je převzata z nejnovějšího hodnocení WHO z letošního roku, které též uvádí hypotetický vztah mezi hlukovou expozicí v L_{dn} a procentem dětí ve věku 7 – 19 let s předpokládaným nepříznivým ovlivněním školní výkonnosti. Pro nejnižší expoziční pásmo 55 – 65 dB L_{dn} se předpokládá tento efekt cca u 20 % dětí [2].</i> • <i>V tomto hlukovém pásmu je ZŠ v Dolanech. Na uvedeném efektu se pravděpodobně částečně podílí i hluková expozice v místě bydliště dětí. V daném hlukovém pásmu bydlí podle výstupů akustické studie (rozdíl mezi hodnotou L_{dn} a L_{dvn} není významný) cca 96% obyvatel obce Dolany, 80 % obyvatel obce Bašť a</i> 	<p>to také bylo provedeno. Mj. se jednalo právě o podmínky pro eliminaci vlivů na nejmladší generaci.</p> <p>Obecným problémem posouzení zdravotních rizik v procesech EIA je to, že musí být zpracováno podle příslušné metodiky, dalo by se říci velmi vědecké nebo odborné a výsledkem je malá srozumitelnost až téměř nepochopitelnost pro laickou veřejnost, jak se do určité míry projevuje i v tomto případě. Ona vyžadovaná vysoká odbornost je pak považována za nesprávnost, resp. rozporuplnost.</p> <p>Autor posudku EIA obci nevyčítá, že své námitky k doplněné dokumentaci EIA opřela o mapu hlukové zátěže, která zobrazovala kumulaci vlivů hluku z různých zdrojů s parametry $L_{Aeq} D$ (denní doba, výška 4 m nad terénem).</p> <p>Autor posudku EIA pouze upozorňuje, že taková mapa (kumulace v ukazateli $L_{Aeq} D$)</p> <ol style="list-style-type: none"> a) se v dokumentaci nevyskytuje. V dokumentaci jsou uvedeny 4 mapy kumulace hluku – Hluková pásma pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel - v ukazatelích L_{DVN} a L_{AeqN} v dB pro roky 2009 a 2015, b) pokud by zde taková mapa byla, tak by to bylo metodicky chybně, c) její zpracování by nemělo žádný smysl, protože by nebyla použitelná ani pro vyhodnocení plnění hlukových limitů (kumulativní limit neexistuje) ani pro vyhodnocení vlivů na zdraví (lze použít L_{DVN} a L_{AeqN}).
---	--

45 % obyvatel obce Panenské Břežany.

Na závěr této pasáže autor posudku uvádí:

Jde ovšem o efekt zjistitelný pouze cílenými studiemi s použitím specializovaných testů, který nelze považovat za významné zdravotní riziko. Zlepšení podmínek výuky školních dětí však může být jednou z oblastí případných kompenzací hlukově exponovaným obcím ze strany provozovatele letiště.

Hodnocení vlivu záměru jako nevýznamného z hlediska zdravotních rizik však přímo odporuje předchozímu textu a jeví se jako neopodstatněné subjektivní hodnocení. Na jiném místě na straně 12 znaleckého posudku je doslova uvedeno:

Hlukovou zátěž nad 55 dB WHO považuje za zvýšené nebezpečí pro veřejné zdraví. Nepříznivé zdravotní účinky při této úrovni hlukové expozice již mají častý výskyt, značná část populace je hlukem vysoce obtěžována a rušena a je prokázáno zvýšené riziko kardiovaskulárních onemocnění [7].

To samo o sobě potvrzuje, že není možné účinky hluku na veřejné zdraví marginalizovat. Byť se takto vysoká zátěž netýká zdaleka všech lidí v dotčeném území, je nutno ji důsledně zhodnotit, což se v posudku bohužel nestalo. Reálné množství lidí, kteří by negativním účinkům hluku ve značně „obtěžujícím“ rozsahu byli zasaženi, znalecký posudek přímo vyčísluje na straně 21:

- *Zvýšené riziko ischemické choroby srdeční a infarktu myokardu teoreticky přichází do úvahy pouze při překročení hygienického limitu ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní době 60 dB. U současné zástavby by se teoreticky týkalo 35 lidí obce Panenské Břežany. Při dalším vývoji obcí podle územních plánů by se počet takto dotčených obyvatel v roce 2015 zvýšil v Panenských Břežanech na 149 obyvatel a v obcích Bašť a Zlončice by bylo nadprahové hladině hluku exponováno 49 obyvatel.*

• *Další účinky se již týkají většího počtu obyvatel. Překročení prahových hladin hluku pro rušení verbální komunikace a silné obtěžování hlukem v roce 2015 se týká 1976 obyvatel v obcích Bašť, Dolany, Kralupy n. V., Panenské Břežany a Zlončice. Práh mírného obtěžování hlukem 50 dB ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní době ovšem bude překročen v širším území a zahrne dalších 3831 obyvatel. Tyto počty potenciálně dotčených obyvatelů se opět teoreticky dále zvyšují při územním a demografickém vývoji dle územních plánů jednotlivých obcí. V reálné situaci se však při subjektivním vnímání obtěžujícího vlivu hluku uplatňuje řada dalších faktorů a tento účinek se může projevat i při nižší úrovni hlukové expozice.*

Právě v souvislosti s těmito údaji se jeví jako zcela nepodložené a neadekvátní shrnutí v závěrečné části posudku na straně 39:

Z výše uvedených výsledků hodnocení v souhrnu vyplývá, že přímé zdravotní dopady realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Významné budou dopady v oblasti psychologické a sociální, především ve formě subjektivního obtěžování hlukem, způsobené vnesením hlukové zátěže z letecké dopravy do dosud převážně klidného území.

Jsme přesvědčení, že kvalitní posudek by měl na tento rozpor v textu znaleckého posudku upozornit a ve svém vlastním závěru přinést kritičtější a realističtější stanovisko vůči vlivům leteckého hluku na veřejné zdraví. Podotýkáme, že oddělení přímých zdravotních dopadů od dopadů v oblasti psychologické a sociální je v příkrém rozporu z definicí „zdraví“ podle WHO jako „stavu kompletní fyzické, duševní a sociální pohody a ne pouze nepřítomnost nemoci nebo neduživost“. **Celý závěr tak s ohledem na tuto oficiální definici vyznívá jako jednoznačně tendenční či účelový.**

Obec Líbeznice ve svém vyjádření k doplněné dokumentaci EIA žádala v říjnu 2011 o zhodnocení dopadů záměru podle ukazatele DALY (disability adjusted life years), který je běžně užíván jak Světovou zdravotnickou organizací (WHO), tak Evropskou agenturou pro ochranu životního prostředí (EEA). Indikátor DALY

<p>představuje jeden ztracený rok zdravého života. Na tento požadavek zpracovatel posudku nijak nereagoval – nevypořádal jej, ani jej nekomentoval. Vzhledem k tomu, že jde o metodiku oficiálně využívanou WHO, pokládáme takové opomenutí autora posudku za další z vážných nedostatků. Nedaří se tak naplnit jeden ze základních cílů zákona č. 100/2001 Sb., kterým je důsledné a nestranné posouzení vlivu záměru na životní prostředí.</p> <p>Musíme bohužel upozornit na skutečnost, že i další připomínky obce Líbeznice byly autorem posudku vypořádány nedostatečně, povrchně a zpravidla jen s formalistními, nikoli věcnými argumenty.</p>	
---	--

Obec Líbeznice II, ze dne 12. 8. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)

Připomínka	Vypořádání
<p>1. absence specifického hodnocení zdravotních rizik dětské populace ve školských zařízeních v území potenciálně zasaženém zvýšenou hlukovou zátěží. Přestože v dotčeném území (v dotčeném i „podlimitními“ hodnotami hluku) existuje několik školských zařízení, dokumentace EIA ani posudek nevěnují příslušnou pozornost hodnocení dopadu na nejmladší část populace v průběhu školní výuky a při pobytu nejmladších dětí v mateřských školách.</p> <p>2. zhodnocení obtěžujících dopadů hluku z letecké dopravy jako významného zdravotního rizika i v samotných závěrech posudku</p> <p>Autor znaleckého posudku hodnocení zdravotních rizik uvádí ve své studii celou řadu velmi závažných faktů a opakovaně zmiňuje, že dopad leteckého hluku na veřejné zdraví bude významný.</p> <p>V samotném závěru své práce se ale dopouští rozporuplného hodnocení, kdy obtěžující dopady hluku v oblasti psychologické a sociální uměle vyčleňuje z přímých zdravotních rizik. Definice pojmu zdraví podle WHO přitom praví, že zdraví je nutné posuzovat jako „stav kompletní fyzické, duševní a sociální pohody a ne pouze nepřítomnost nemoci nebo neduživost“</p>	<p>Přílohou dokumentace č. 28 je Znalecký posudek: Dokumentace EIA „Letiště Vodochody“ 13/81</p> <p>Vlivy na veřejné zdraví - hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší - aktualizace 2011</p> <p>Podklad pro dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.</p> <p>Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011</p> <p>V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb</p> <p>Tento Znalecký posudek zpracoval MUDr. Bohumil Havel, Soudní znalec v oboru zdravotnictví, odvětví hygiena se specializací: hygiena životního prostředí, hodnocení zdravotních rizik. Autor je dále držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačních sítích expozice chemickým látkám v prostředí a expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví</p>

	<p>vydaného Ministerstvem zdravotnictví ČR.</p> <p>Hodnocení zdravotních rizik je zpracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačními návody Státního zdravotního ústavu Praha AN/14/03 verze 2 a AN 15/04 VERZE 2 pro autorizované hodnocení zdravotních rizik dle § 83e zákona č. 258/2000 Sb., v platném znění. U autorizačního návodu AN 15/04 VERZE 2 je přihlédnuto k tomu, že je od podzimu 2008 vzhledem k novým poznatkům do doby aktualizace stažen a tyto nové aktuální poznatky jsou v provedeném hodnocení zdravotních rizik hluku aplikovány.</p> <p>Problematika zdravotních rizik hluku v mimopracovním prostředí spadá do náplně oboru hygieny obecné a komunální. Zpracovatel hodnocení má v tomto oboru nástavbovou atestaci, licenci České lékařské komory k výkonu funkce lektora a vedoucího lékaře a třicetiletou praxi. Je spoluautorem výše uvedených autorizačních návodů. V současné době zastává funkci vedoucího odboru hygieny obecné a komunální KHS Pardubického kraje.</p> <p>Autor znaleckého posudku k uvedené problematice uvádí:</p> <p>U dětí ve školách v okolí letišť bylo v řadě studií při ekvivalentní hladině hluku ve venkovním prostoru školy nad 70 dB popsáno nepříznivé ovlivnění kognitivních funkcí, projevující se sníženou schopností motivace, nižší výkonností při poznávacích úlohách a deficitem v osvojení čtení a jazyka. Děti byly více roztržité a dělaly více chyb. Nepříznivý účinek byl větší u dětí s horšími školními výkony. Zdá se také, že pravděpodobnější je deficit v osvojení čtení u dětí chronicky exponovaných hluku doma i ve škole ve srovnání s dětmi pouze navštěvujícími školu v hlučném prostředí.</p> <p>Studii, která sledovala tento efekt v souvislosti s uzavřením a přemístěním starého letiště v Mnichově v roce 1992, bylo zjištěno, že se jedná o účinek přechodný, který v daném případě vymizel do 18 měsíců po snížení hlukové expozice [2].</p> <p>V roce 2005 byly zveřejněny výsledky zatím nejrozsáhlejší tříleté mezinárodní evropské studie RANCH sponzorované Evropským</p>
--	--

	<p>společností, zaměřené na výzkum účinků chronické expozice hluku z letecké a pozemní dopravy na školní výkonnost a zdraví dětí.</p> <p>Do studie bylo zařazeno téměř 3000 dětí ve věku 9-10 let z 89 škol z okolí 3 velkých evropských letišť, exponovaných různým hladinám denní ekvivalentní hladiny akustického tlaku v rozmezí 30 - 77 dB.</p> <p>Pro letecký hluk v okolí škol i při nižších hladinách, nežli v dřívějších studiích, byl nalezen lineární vztah odpovídající zpoždění úrovně čtení u dětí o 1 - 2 měsíce při 5 dB zvýšení ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní době. Pro hluk z pozemní dopravy tento vztah nalezen nebyl. Možným vysvětlením je odlišný charakter hlukové expozice, kde jednotlivé nepravidelné přelety letadel mohou více odvádět pozornost dětí a narušovat jejich komunikaci s učiteli, nežli více ustálený hluk z pozemní dopravy.</p> <p>V nejnovější publikaci WHO, zabývající se kvantifikací zdravotních dopadů hluku na evropskou populaci, je z výsledků relevantních epidemiologických studií včetně výše uvedené studie odvozen hypotetický vztah mezi hlukovou expozicí v L_{dn} a procentem dětí ve věku 7 - 19 let s předpokládaným nepříznivým ovlivněním kognitivních funkcí. Pro nejnižší expoziční pásmo 55 - 65 dB L_{dn} se předpokládá tento efekt cca u 20 % dětí.</p> <p>K hodnocení ovlivnění výkonu při jiných mimopracovních činnostech není dostatek studií, na základě kterých by bylo možné odvodit vztahy expozice a účinku.</p> <p>Při hodnocení zdravotních rizik hluku byly zohledněny nejnovější odborné poznatky o vlivech hluku z pozemní a letecké dopravy na zdraví. Podle aktuálních metodik doporučených pro země EU bylo do hodnocení zahrnuto subjektivní rušení spánku nočním hlukem a riziko kardiovaskulárních onemocnění. Z účinků spíše psychologicko - sociální povahy bylo zahrnuto obtěžování hlukem a ovlivnění školní výuky a rozvoje poznávacích funkcí u dětí školního věku.</p> <p>Podkladem k hodnocení byly výstupy akustických studií ve formě tabulkových údajů o distribuci hlukové expozice obyvatel jednotlivých obcí v hlukových pásmech. Proti hodnocení k oznámení záměru v roce 2008 byla v rámci maximálně konzervativního postupu vyhodnocena i nižší hluková pásma, zahrnující prahové hladiny hluku pro obtěžující a</p>
--	---

	<p>rušivý účinek, čímž došlo ke zvýšení teoretického počtu obyvatel, u kterých je možné předpokládat pocity obtěžování a rušení hlukem, aniž by došlo ke zvýšení hlukového dosahu provozu letiště. Pro skutečný stav je však třeba počítat s tím, že jde o údaj nadhodnocený, neboť lze předpokládat, že nižší hladiny hlukové zátěže budou částečně překryty hlukovým pozadím.</p> <p>Nově hodnoceným specifickým účinkem leteckého hluku je nepříznivé ovlivnění procesu učení v hlukově exponovaných školách, které se projevuje hlavně mírným zpožděním v řádu několika měsíců v osvojení čtení. V hlukovém pásmu 24hodinové ekvivalentní hladiny akustického tlaku 55 - 65 dB, kde se tento efekt již může podle nejnovějších odhadů začít projevovat, a to cca u 20 % dětí školního věku, je ZŠ v Dolanech a bydliště většiny obyvatel v obcích Dolany, Bašť a cca poloviny obyvatel Panenských Břežan.</p> <p>I když jde o efekt zjistitelný pouze cílenými studiemi s použitím specializovaných testů, který nelze považovat za přímé zdravotní riziko, může být zlepšení podmínek výuky školních dětí k eliminaci tohoto účinku hluku jednou z oblastí případných kompenzací těmto hlukově nejvíce exponovaným obcím ze strany provozovatele letiště.</p> <p>U hlukové expozice z pozemní dopravy nedojde podle akustické studie vůči současnému stavu ke změnám, které by byly z hlediska zdravotních dopadů podstatné.</p> <p>Z výše uvedených výsledků hodnocení v souhrnu vyplývá, že přímé zdravotní dopady realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Významné budou dopady v oblasti psychologické a sociální, především ve formě subjektivního obtěžování hlukem, způsobené vnesením hlukové zátěže z letecké dopravy do dosud převážně klidného území. Celé hodnocení je přitom zatíženo významnou nejistotou danou použitím vztahů expozice a účinku odvozených z výzkumů u největší světových a evropských letišť s celonočním provozem, zcela nesrovnatelných s letištěm Vodochody. Skutečné vlivy na obyvatelstvo v okolí letiště Vodochody proto mohou být podstatně příznivější.</p> <p>Únosnost zatížení území hlukem z hlediska společensky přijatelného a akceptovatelného rizika je dána hlukovými limity, stanovenými podle zákona o ochraně veřejného zdraví. Posouzení dodržení těchto limitů na</p>
--	--

	<p>základě zpracovaných pokladů je v kompetenci orgánu ochrany veřejného zdraví.</p> <p>Smyslem hodnocení vlivů na veřejné zdraví v dokumentaci EIA je doplnění informačního obsahu dokumentace pro potřebu orgánu ochrany veřejného zdraví i dalších účastníků procesu EIA včetně veřejnosti o zdravotní charakteristiku hluku podle aktuálních odborných poznatků a odhad možných vlivů hlukové expozice na obyvatele dotčeného území.</p> <p>Pokud je výsledkem tohoto vyhodnocení kvantifikace zdravotního rizika, je třeba si uvědomit, že za stavu dodržení platných limitů nejde o riziko odporující zákonem dané ochraně zdraví obyvatel, neboť právě limity pro hluk z dopravy představují kompromis mezi snahou o ochranu zdraví a dosažitelnou realitou a nezaručují úplnou ochranu zdraví a pohody obyvatel.</p> <p>V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona a vyhlášky Ministerstva zdravotnictví č. 353/2004 Sb, kterou se stanoví bližší podmínky osvědčení o odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, postup při jejich ověřování a postup při udělování a odnímání osvědčení.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl zpracovatelem posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který zpracoval Ing. Kubina - držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačním setu expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví s názvem „Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012“. Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>„Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik</p>
--	---

	<p>z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější.“</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>„K souhlasnému stanovisku k záměru „letišť Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letišť Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku.“</p> <p>Autor posudku EIA plně respektoval závěry znaleckého posudku a plně respektoval navržené opatření pro eliminaci vlivů v návrhu podmínek stanoviska.</p>
<p>3. vodohospodářské problémy</p> <p>průběhu veřejného projednání došlo k zásadnímu zpochybnění realizovatelnosti předpokládaných vodohospodářských opatření nezbytných k realizaci záměru. Posuzovatel by měl zhodnotit, zda je záměr akceptovatelný, pokud se ukazuje, že navrhovaná hydrogeologická řešení nejsou reálná a již ve fázi prověřování se odtokové a vsakovací poměry jeví jako zásadní překážka pro realizaci záměru v souladu s platnými normami. Účastníci jednání přitom podložili své argumenty nevyhovujícími odtokovými poměry celého území již za současného stavu a při povodňové situaci na začátku června 2013.</p>	<p>3. Tyto technické připomínky jsou spíše k technickým dokumentům, které budou zpracovány v dalších fázích přípravy záměru dle stavebního zákona (např. dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona).</p> <p>V rámci dokumentace byla zpracována studie „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ pod vedením autorizovaného inženýra v oboru vodohospodářských staveb.</p> <p>Podrobné dokumenty týkající se vodohospodářského řešení záměru budou zpracovány např. v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení a dokumentace pro provedení stavby v režimu stavebního zákona.</p> <p>Tyto dokumenty budou zpracovány podle požadavků orgánů státní správy ve vodním hospodářství a příslušných technických předpisů, např. ČSN včetně parametrů návrhových intenzit deště.</p> <p>Pro různé typy vodohospodářských zařízení (zasakování, retence, areálová</p>

kanalizace, hlavní kanalizační stoky apod.) jsou závazně používány různé periodicity a doby trvání deště.

Např. ČSN 75 6101 „Stokové sítě a kanalizační přípojky“ v bodě 5.3.4.12 stanovuje: „Při návrhu stokové sítě za použití racionálních metod se počítá s periodicitou návrhového deště, kterou určí příslušný úřad (především Vodoprávní úřad). Orientační hodnoty četností výpočtových dešťů jsou uvedeny v tabulce 3.“ Vzhledem k tomu, že vodoprávní úřad se svými požadavky nepodílel na studii „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ bylo správné použití orientačních hodnot, které jsou uvedeny v následující tabulce (ČSN 75 6101):

Tabulka 3 - Orientační hodnoty četnosti výpočtových dešťů

Četnost výskytu výpočtových dešťů n	Lokalita
1 (1x za 1 rok)	venkovské území
0,5 (1x za 2 roky)	obytná území
0,5 (1x za 2 roky)	městská centra, průmyslová a komerční území:
0,2 (1x za 5 let)	- s kontrolou povodňového stavu od dešťových přívalů ¹⁾ - bez kontroly povodňového stavu od dešťových přívalů
0,1 (1x za 10 let)	podzemní dráhy, podjezdy ¹⁾
¹⁾ POZNÁMKA: V místě jsou stanoveny intenzity dešťových srážek pro nucený odtok.	

Pro odhad max. odtoku dle této ČSN se za kritický dešť považuje patnáctiminutový (neredukovaný) dešť.

Dále např. ČSN 75 9010 – „Vsakovací zařízení srážkových vod“ stanovuje

	<p>periodicitu srážek $p = 0,2 \text{ rok}^{-1}$, (1x za 5 let) a dobu trvání srážek $t_c = 5 \text{ min} - 72 \text{ hod}$.</p> <p>Doporučený součinitel odtoku pro zpevněné pozemní komunikace (např. asfalt, beton, dlažba) 0,7 uvádí mj. ČSN 75 6101 – „Stokové sítě a kanalizační přípojky“ pro výpočet stokové sítě. Tutéž hodnotu uvádí ČSN 75 9010 – „Vsakovací zařízení srážkových vod“ pro asfaltové a betonové plochy, dlažby se zálivkou spár. Jedná se o hodnotu při sklonu do 1%, v případě sklonu 1 – 5% je koeficient odtoku 0,8.</p> <p>Ve studii „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ jsou zpracovány podrobné matematické modely pro ilustraci vodohospodářské situace.</p> <p>V oznámení a dokumentaci EIA byla stanovena rámcová opatření pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP. Tato opatření byla 2x připomínkována a na jejich základě byly navrženy podmínky pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP v návrhu stanoviska EIA (součást posudku EIA). Tyto podmínky byly opět připomínkovány a na základě těchto připomínek byly stanoveny podmínky tohoto stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ve vodohospodářském projektu jako součásti DÚR počítat s návrhovou intenzitou deště dle požadavků Vodoprávního úřadu a součiniteli odtoku dle charakteru ploch a jejich sklonů - výústní potrubí z areálu Letiště Vodochody do Vltavy dimenzovat na uvažované rozšíření letiště; v případě využití stávajícího potrubí provést technická opatření, která zajistí soulad s vodohospodářskými předpisy - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma
--	---

	<p>vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou.</p> <ul style="list-style-type: none"> - v dalších stupních projektové dokumentace budou doloženy podrobné hydrotechnické výpočty odlučovačů lehkých kapalin, akumulčních a havarijních jímek, vsakovacích zařízení a retenčních nádrží; kapacita vsakovacích objektů a retenčních nádrží bude navržena dle platných norem pro vsakovací zařízení ČSN 75 9010 a hospodaření se srážkovými vodami TNV 75 9011, bude provedena riziková analýza vsakování v souladu s požadavky ČSN 75 9010 - při přechodu odvádění srážkových vod z ploch, které jsou v zimním období odváděny na ČKV do vsakovacích objektů musí být zajištěno důkladné vyčištění potrubí, aby nedocházelo k odvádění usazených závadných látek do vsaků a následné kontaminaci podzemních vod; toto bude zapracováno do provozního/kanalizačního řádu <p>Staré ekologické zátěže jsou v dokumentaci specifikovány včetně jejich řešení dle požadavků ČIŽP. Jsou řešeny v rámci samostatného procesu mimo proces EIA. Podmínkami návrhu stanoviska je uložena koordinace výstavby záměru s odstraňováním těchto zátěží:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v rámci projektu pro stavební řízení konzultovat technické řešení objektu SO 14 – uložistiště LPH a IO 06 – splašková kanalizace v části rekonstrukce stávající ČOV AERO se zpracovatelem projektu sanace; v případě potřeby provést v konkrétních místech potřebný doprůzkum z hlediska kontaminace CIU resp. NEL; v případě zjištění kontaminace provádět stavební práce těchto objektů v součinnosti s firmou provádějící sanaci v areálu AERO. <p>Další aspekty pak řeší podmínka na zpracování podrobného</p>
--	--

	<p>hydrogeologického posudku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou - v dalších stupních projektové dokumentace bude specifikován prostor pro skladování sněhu ze zimní údržby a vyřešeno riziko tání - v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí bude přesně specifikováno množství vod odváděných do Postřižinského potoka, včetně zhodnocení kapacity kritických profilů na toku s důrazem na zamezení vymývání staré ekologické zátěže ve směru proudění do Obce Postřižín
<p>4. vypořádání majetkové újmy v adekvátním rozsahu Podle závěru samotné dokumentace EIA může vlivem realizace záměru dojít k poklesu cen nemovitostí až o 25%. Dokumentace samotná ani posudek přitom neobsahuje adekvátní vypořádání či náhradu tohoto předpokládaného negativního dopadu záměru. Podle zákona č. 100/2001 Sb. patří ale dopad na majetek k jedné z taxativně vymezených posuzovaných veličin v rámci procesu EIA. Podle našeho přesvědčení není možné bez adekvátního řešení tohoto problému posuzovaný záměr vyhodnotit v souladu se zmíněnou legislativní normou jako přijatelný.</p>	<p>4. Posouzení vlivu záměru na hmotný majetek bylo provedeno dostatečně pro potřeby procesu EIA. Kompenzace změny tržní hodnoty pozemků a staveb v případě, kdy nedochází k překročení limitů ŽP, není předmětem procesu EIA. V případě vyhlášení OHP a vzniku majetkové újmy v jeho důsledku, lze očekávat vyrovnání na základě platné legislativy. Teoreticky možné vlivy na hmotný majetek lze očekávat jedině v případě vyhlášení OHP mimo proces EIA. Ale i v tomto případě platí, že i v OHP se předpokládá plnění ekologických limitů.</p>
<p>5. nedostatečná kapacita parkovacích stání Návrh řešení dopravy v klidu není v porovnání s obdobnými letišti a</p>	<p>5. Počet parkovacích míst je minimalizován s ohledem na typ letiště, kdy cestující budou v max. míře využívat MHD.</p>

předpokládanou kapacitou letiště dostačující.	
<p>6. problematický oponentní posudek zdravotních rizik</p> <p>Oponentní posudek kvalitou zpracování neodpovídá nárokům na relevantní odbornou práci, o kterou by se posudek tak závažného záměru mohl opírat. Z dominantní části je tvořen jen citacemi ze studie zdravotních rizik zpracované pro potřeby dokumentace EIA MUDr. Bohumilem Havlem. Vlastní závěry a myšlenky tvoří zcela minoritní část obsahu.</p>	<p>6. Oponentní posudek zdravotních rizik posuzuje znalecký posudek MUDr. Havla. Jeho cílem nejsou nové myšlenky.</p>
<p>7. nedostatky ve zpracovaném posudku a vystupování autora posudku při veřejném projednávání</p> <p>Posudek zpracovaný RNDr. Vladimírem Ludvíkem vykazuje na mnoha místech formální i věcné chyby. Na velkou část připomínek obcí a občanů reaguje jen povrchním formalistním způsobem. Dopouští se přitom i věcných přehmatů. Vyhýbá se samotnému meritu připomínek. Podobně vyznívala i vystoupení autora posudku při samotném veřejném projednávání. Mnohem přesvědčivěji a přesněji vystupoval nakonec zpracovatel dokumentace EIA. Jak v samotných vystoupeních při veřejném projednávání, tak v textu posudku vystupuje jeho autor mnohdy shovívavěji vůči záměru, než autoři jednotlivých částí rozsáhlé dokumentace EIA. Jeho závěry marginalizují zjištění specializovaných studií (např. studie dopadů na veřejné zdraví). Posudek tak neplní roli, kterou stanovuje zákon č. 100/2001 Sb.</p>	<p>7. V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona a vyhlášky Ministerstva zdravotnictví č. 353/2004 Sb., kterou se stanoví bližší podmínky osvědčení o odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, postup při jejich ověřování a postup při udělování a odnímání osvědčení.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl zpracovatelem posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který zpracoval Ing. Kubina - držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačním setu expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví s názvem</p> <p>„Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012“.</p> <p>Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>„Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější.“</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS</p>

	<p>Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>„K souhlasnému stanovisku k záměru „letišť Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letišť Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku.“</p> <p>Autor posudku EIA by „formálním přístupem“ mohl těžko dosáhnout např. výše uvedeného souhlasu bez skutečně precizní formulace podmínek pro minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP, jestliže ještě ve fázi dokumentace EIA nebylo zcela jasné, zda dojde k bezpečnému plnění ekologických limitů, jak nakonec dokládá vyjádření KHS k této dokumentaci.</p>
<p>7. rozpor záměru s veřejným zájmem</p> <p>Projekt naráží dlouhodobě na nesouhlas většiny samospráv. Pokud se u jiných projektů v rámci procesů EIA argumentuje veřejným zájmem ve prospěch vyvážení negativních dopadů, v tomto případě není možné na druhou miskou vah proti předpokládané zátěži položit nic. Záměr přímo odporuje celé řadě koncepčních a strategických dokumentů, které samosprávy pro rozvoj daného území v historii schválili a vyjádřili tak demokratickým způsobem zmíněný veřejný zájem.</p>	<p>7. Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to „v jakém zájmu má být záměr realizován“.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr ve veřejném zájmu. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>

Obec Máslovice, ze dne 6. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání
<p>Oponentský posudek RNDr. Vladimíra Ludvíka na dokumentaci o vlivu záměru rozšíření letiště Vodochody na životní prostředí považujeme za nedostatečný k tomu, aby na jeho základě vydalo ministerstvo životního prostředí souhlasné stanovisko k tomuto záměru. Vedou nás k tomuto závěru zejména tyto skutečnosti:</p> <p>a/ autor nepožaduje řešení některých sporných otázek dokumentace, na které upozorňovalo velké množství účastníků hodnocení před vydáním souhlasného stanoviska, ale odsouvá je až do dalších fází správního řízení. Jinými slovy navrhuje, aby ministerstvo životního prostředí vydalo souhlas se záměrem, aniž je do detailů vyjasněna řada sporných otázek o očekávaném vlivu záměru na životní prostředí, čili vypsalo letiště jakýsi „bianco šek“;</p> <p>b/ autor navrhuje garantovat podmínky, za kterých nedojde k nadlimitnímu zhoršení životních podmínek, tím způsobem, že je formuluje jako závazná omezení, podmiňující platnost souhlasného stanoviska ministerstva, aniž řeší problém vymahatelnosti jejich dodržování;</p> <p>c/ autor se nedostatečně vypořádal s četnými konkrétními námitkami a připomínkami obcí a jiných účastníků řízení, což si ukážeme na příkladu připomínek naší obce;</p> <p>d/ autor nepracuje s principem předběžné opatrnosti, jak to požaduje zákon o životním prostředí. Uplatnění tohoto principu je namístě právě v tomto případě, kdy předpokládaný vliv na různé složky životního prostředí je odvozován pouze z hypotetických propočtů a skutečnost může být značně odlišná. Místo toho nekriticky přejímá naprostou většinu závěrů dokumentace.</p> <p>S připomínkami naší obce se autor posudku vypořádal několikerým způsobem.</p> <p>1/ S námitkou, že není garantováno nepřekročení počtu pohybů letadel za rok ve výši 35 tis. a že není garantován zákaz nočního provozu, byl hotov hned. Je to garantováno příslušnou omezující podmínkou. Nad vymahatelností plnění těchto a pochopitelně i řady jiných podmínek stejně jako nad případnými sankcemi se nezamýšlí. Taková garance není žádnou garancí. Něco podobného se týká i vodohospodářské problematiky.</p> <p>2/ Řešení jiných připomínek přesunul do dalších fází správního řízení po vydání souhlasného stanoviska ministerstva. Týká se to podrobné rozptylové studie znečišťujících látek v ovzduší podle nové vyhlášky č. 415/2012 Sb. Její výsledky by měly být známy před udělením souhlasu, protože je mohou ovlivnit. Do fáze stavebního řízení přesouvá i náš požadavek rozboru chemického složení odpadních vod z hlediska možné kontaminace</p>	<p>a) Detailní technické řešení je předmětem dokumentů zpracovaných podle stavebního zákona (např. dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení, dokumentace pro provedení stavby). Tyto dokumenty dosud nemohly být zhotoveny, protože proces EIA je pro ně nezbytným podkladem a podle rámcových podmínek stanoviska EIA a podle požadavků orgánů státní správy k územnímu a stavebnímu řízení teprve bude možné je zpracovat. Z tohoto důvodu proces EIA nemůže řešit detailní aspekty záměru.</p> <p>b/ Závazné podmínky stanoviska EIA musí být zohledněny v navazujících rozhodnutích, popř. opatřeních podle zvláštních právních předpisů (např. podle stavebního zákona) – viz ustanovení §10 zák. č. 100/2001 Sb. Problém „vymahatelnosti“ je řešen navazující legislativou. Proces EIA nemá žádné legislativní ani jiné nástroje pro „vymahatelnost“ podmínek. Podmínky mohou být ukládány pouze oznamovateli (viz zákon), nemohou být ukládány podmínky pro legislativu nebo orgány státní správy.</p> <p>1/ Podmínkou stanoviska je uložen max. počet letů i zákaz nočního provozu v návaznosti na vypořádání k bodu b/ tohoto vyjádření. Nijak jinak nelze podle zák. č. 100/2001 Sb. postupovat. Případné sankce jsou jasně stanoveny příslušnými složkovými zákony. Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP žádné sankce nestanovuje.</p> <p>2/ Zpracování rozptylové studie podle aktualizované legislativy je nezbytné pro povolení umístění zdroje znečištění ovzduší - tedy pro fázi územního rozhodnutí podle stavebního</p>

<p>povrchových i podzemních vod. Přímou směšně působí závěr k jedné naší námitce k problematice pozemní dopravy, kdy se doslova uvádí, že „podmínkou vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál je zprovoznění uvažovaného přivaděče na D8“. Znamená to, že když přivaděč nebude, že nebude v provozu terminál?</p> <p>3/ Řadou našich konkrétních připomínek se autor posudku vůbec nezabýval. Na základě odborného posudku jsme namítali, že intenzita hluku z motorové stojánky je podceněna mj. použitím vysokého indexu pohltivosti povrchu volného prostranství, na základě jiného vodohospodářského odborného posudku jsme namítali poddimenzování intenzity srážek a odtokových poměrů včetně poddimenzování odtokového součinitele, upozorňovali jsme na to, že rozptylová studie se nezabývá imisemi a rozptylem olova a polycyklických aromatických uhlovodíků ani koncentrací přízemního ozonu.</p> <p>4/ Některé námitky přímo bagatelizuje, jako je zhoršení pozemní dopravy, výskyt havarijních situací a znehodnocení nemovitého majetku občanů v okolí letiště.</p> <p>Závěrem chceme říci ještě několik slov k principu předběžné opatrnosti při posuzování vlivů na životní prostředí. Podle předložené dokumentace a v ní provedených výpočtů leží naše obec asi z poloviny zastavěné části včetně mateřské školy ve hlukovém pásmu 50-55 dB, které je považováno za pásmo mírného obtěžování hlukem. Ovšem již 200 m od okraje bytové zástavby začíná hlukové pásmo 55-60 dB s možným větším výskytem vážnějších zdravotních potíží a o dalších 300m dále už je pásmo skutečně rizikové se 60-65 dB. Může nám autor dokumentace nebo oponent zaručit, že tato pásma jsou tak jistá, že je nemůže nic narušit? Vždyť stačí změna počtu letů, skladby letadel, změny směru letu či různé povětrnostní vlivy, aby došlo ke změnám hlukového zatížení v nejbližším okolí letiště. Totéž se týká v jiných okolních obcích v této hustě osídlené oblasti. Autor posudku je vůči dokumentaci o vlivu záměru na životní prostředí tak nekritický, že si dovoluje tvrdit, že „můžeme očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější“ (str. 194 oponentního posudku). Proč se v záměru hovoří o kompenzacích pro sdružení obcí „dotčených“ provozem letiště, když vliv na lidské zdraví bude dokonce příznivější?</p> <p>Zbývá ještě dotknout se otázky, proč vůbec tento záměr vznikl a co je jeho cílem. Autor posudku se tím nezabývá, přý to není součástí procesu EIA. Nás ale tento aspekt vrcholně zajímá a právem se ptáme, proč, za jakým účelem se mají zhoršit podmínky našeho života. Zhoršit se mají v každém případě, ať už více či méně. A proč? Ve veřejném zájmu? Nikoliv! Jen v zájmu soukromého zisku. A proto není divu, že se tomu okolní obce a města tak brání. Je nám jen líto, že autor posudku to nechápe nebo nechce chápat.</p> <p>Spoléháme proto na Ministerstvo životního prostředí, resp. jeho pracovníky, že budou hájit</p>	<p>zákona. Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. žádný zdroj znečištění ovzduší nepovoluje, nemá k tomu žádné oprávnění.</p> <p>Aktualizovaná legislativa ochrany ovzduší vyžaduje stejné emisní faktory a stejné metody výpočtu rozptylu emisí jako jsou ty, které byly použité v rámci zpracované dokumentace EIA. Výpočet imisních koncentrací ze zdrojů záměru tedy bude zcela totožný podle staré i nové legislativy.</p> <p>Nové je pouze to, že dříve bylo možné stanovit imisní pozadí (stávající znečištění ovzduší bez ohledu na realizaci záměru) na základě úvahy zpracovatele - např. z různých měření apod. Nově je nezbytné hodnotu stávajícího znečištění ovzduší čerpat z pětiletých klouzavých průměrů, které zveřejňuje MŽP pro celou ČR. V posudku je podrobně dokladováno, že výsledkem tohoto postupu bude spíše nižší zatížení ovzduší, než bylo zjištěno v dokumentaci EIA dle staré legislativy.</p> <p>Dále je nově stanoven postup pro případ, že by bylo signalizováno překročení imisních limitů (ve formě kompenzačních opatření). To podle staré legislativy možné nebylo. To však není případ tohoto záměru.</p> <p>K problematice odpadních vod je podmínkami stanoveno čištění všech znečištěných odpadních vod s tím, že výstupy budou muset splňovat požadavky legislativy a správců toků.</p> <p>Podmínka týkající se uvažovaného přivaděče z D8 naprosto striktně nedovoluje zprovoznit záměr dříve, než bude v provozu tento přivaděč.</p> <p>3/ V hlukové studii motorové stojánky byly použity odpovídající koeficienty pro odrazivé a pohltivé povrchy. Během provozu záměru bude navíc i tento hluk podléhat monitoringu hluku, v případě zjištění významných vlivů, bude možné provést následná opatření pro snížení tohoto vlivu.</p> <p>4/ Formulace oponentního posudku zdravotních rizik se</p>
--	---

zájmy občanů žijících v regionu blízko letiště, kteří si nepřejí zhoršené (ani trochu) životní podmínky a není žádný relevantní důvod, aby tomu tak bylo. A; v neposlední řadě je posláním ministerstva hájit faunu a floru v této oblasti, které se nemohou bránit psaním připomínek.	vztahuje ke stavu popisovaného v dokumentaci EIA, nikoli ke stávajícímu stavu.
--	--

Obec Měšice, ze dne 13. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání
<p>Obec Měšice, podává ve smyslu ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní-prostředí ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) tímto v zákonné lhůtě k Posudku o hodnocení vlivů na životní prostředí „Letiště Vodochody“ následující nesouhlasné vyjádření:</p> <p>1) Obec Měšice se domnívá, že případnou realizaci předloženého záměru dojde k porušení základních práv a svobod jednotlivců (fyzických osob), která jsou obsažena zejména v Listině základních práv a svobod (vyhl. pod č. 23/1991, znovu vyhlášena pod č. 2/1993 Sb. - dále jen „Listina“). Listina především zakotvuje v rámci své hlavy Čtvrté, nazvané „Hospodářská, sociální a kulturní práva“, právo každého na příznivé životní prostředí. Obec Měšice požaduje, aby Ministerstvo životního prostředí odmítlo předložený záměr, protože realizací záměru by došlo k porušení práva pro rozpor s ústavním pořádkem ČR, s právem EU i s právem životního prostředí ČR. Podle ustanovení čl. 35 odst. 3 Listiny, má každý právo na příznivé životní prostředí a při výkonu svých práv nikdo nesmí ohrožovat ani poškozovat životní prostředí, přírodní zdroje, druhové bohatství přírody a kulturní památky nad míru stanovenou zákonem.</p> <p>Vlastnictví zavazuje, nesmí být ale zneužito na újmu práv druhých anebo v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy a jeho výkon nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.</p> <p>Obec Měšice je přesvědčena že jak zpracovatel, tak i oznamovatel, společnost Letiště Vodochody, a.s. opět dostatečně neprokázali „veřejný zájem,“ v důsledku kterého by stát mohl omezit ústavním pořádkem zaručená lidská</p>	<p>1) V tomto procesu EIA bylo provedeno řádné posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., vypořádání všech připomínek a zjištěno, že nedojde k překročení maximální únosnosti území a záměr je akceptovatelný z hlediska vlivů na ŽP.</p> <p>Únosné zatížení území definuje zákon č. 17/1992 Sb. o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů v ustanovení § 5:</p> <p>„Únosné zatížení území je takové zatížení území lidskou činností, při kterém nedochází k poškozování životního prostředí, zejména jeho složek, funkcí ekosystémů nebo ekologické stability.“</p> <p>Poškozování životního prostředí definuje zákon č. 17/1992 Sb. v ustanovení § 8:</p> <p>„Poškozování životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy.“</p> <p>Během procesu EIA bylo zjištěno, že realizací a provozem záměru nedojde ke zhoršení ŽP nad míru stanovenou zvláštními předpisy, které v tomto případě představují ekologické limity.</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to „v jakém zájmu má být záměr realizován“.</p> <p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování</p>

<p>práva a svobody, tedy kdy jiný veřejný zájem (princip nejvyšší hodnoty, kde životní prostředí je jedním z prioritních veřejných zájmů) převyší zájem na životním prostředí. Z uvedené dokumentace zjevně vyplývá upřednostňování zájmu jedné společnosti, či skupiny před zájmem veřejným. Podrobnější zdůvodnění potřeby záměru požadovalo v rámci doplnění původní dokumentace EIA i Ministerstvo životního prostředí. Přesto posudek konstatuje, že „zdůvodnění potřeby záměru je dle zákona č. 100/2001 Sb. zcela věcí oznamovatele a nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivu stavby na životní prostředí“. Takový závěr je i s ohledem na přímý požadavek ministerstva i vůči všem záměrem zasažených občanů neobhájitelný.</p>	<p>vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. č. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, pak účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný, resp. rentabilní. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
<p>2) Na základě vyjádření developerů, kteří na našem katastru realizují výstavbu nových RD dojde v případě schválení předloženého záměru - rozšíření letiště, zcela jistě k podstatnému poklesu cen nemovitostí a majetku občanů (což i předkladatel v dokumentaci připouští), protože obec Měšice leží přímo v přistávacím nebo startovacím koridoru ve vzdálenosti cca 9 km od prahu letiště.</p>	<p>2) Pokles cen nemovitostí lze dle platné legislativy uvažovat v případě umístění nemovitosti v ochranném pásmu. Na k. ú. Měšice však ochranné hlukové pásmo navrženo není.</p>
<p>3) Obec si rovněž dovoluje poukázat na skutečnost, že posudek, který je předmětem tohoto vyjádření absolutně neobsahuje posouzení působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. Naprosto nesouhlasíme s tvrzením obsaženým v posudku, že uvedené vlivy nelze hodnotit kumulativně. Domníváme se, že EIA je posouzení vlivů určitého záměru na životní prostředí komplexně, a to i v souvislosti s ostatními vlivy na životní prostředí v dané</p>	<p>3) Posudek netvrdí, že působení hluku nelze hodnotit kumulativně, ale pouze to, že neexistuje žádný limit (mezní hodnota) se kterými by mohly být zjištěné kumulativní vlivy porovnány.</p> <p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p>

<p>lokalitě, což vyplývá i z podstaty příslušné právní úpravy. V neposlední řadě obec upozorňuje na nesoulad záměru s územním plánem dané lokality.</p>	<p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy letiště Vodochody a letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze počítat koncentrace např. PM10 + NO₂ a zároveň nelze počítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel bylo provedeno komplexní zobrazení nejvýznamnějších kumulativních vlivů, které ovšem nemá žádné závazné limity. Navíc se zde používají některé umělé deskriptory - např. L_{DVN}, které jsou výsledkem matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB) a nemají nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnávány s hlukovými limity.</p> <p>U přehledu leteckého provozu je nutné zohlednit také výšku, typ letadla a charakter konkrétního pohybu.</p> <p>Kumulativní vlivy hluku na zdraví jsou v dokumentaci podrobně řešeny ve formě L_{DVN}.</p> <p>Podstatné je to, že dodržování hlukových limitů z veškerého leteckého provozu bude garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s</p>
---	--

	<p>výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviště.</p> <p>V dokumentaci je uvedeno, jaký bude synergický vliv provozu letiště a automobilové dopravy a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Kumulativní vlivy letiště Vodochody a letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>V dokumentaci jsou uvedeny kumulativní vlivy hluku a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p> <p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách, není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Máslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřižín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k. ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena</p>
--	---

	<p>Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolínek částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolínek do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolínek částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle ustanovení § 90 stavebního zákona ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle stavebního zákona.</p> <p>Územní plán stanovuje funkční využití ploch.</p> <p>Zajištění souladu s územním plánem je předmětem následného procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA (viz stavební zákon). Pokud by záměr nebyl v souladu s územním plánem, potom nemůže být územní rozhodnutí vydáno.</p> <p>„Stavební zákon, ustanovení § 90, Posuzování záměru žadatele:</p> <p>V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu a) s vydanou územně plánovací dokumentací,“</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje „posouzení souladu s územním plánem“.</p>
<p>4) Dále obec poukazuje na neaktuálnost dat, na základě kterých byl posudek zpracován. Již v předchozích vyjádřeních obec upozorňovala, že předkladatelé a nyní i zpracovatelé posudku pracují s neaktuálními daty. Z celého postupu při</p>	<p>4) Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do</p>

<p>posuzování tohoto záměru jsou patrné značné průtahy. Obec se domnívá, že zákonodárce záměrně stanovil určité lhůty, tak aby posudky EIA co nejvíce odpovídali skutečnosti. Dle ustanovení § 9 Zákona o posuzování vlivů na životní prostředí platí, že doba pro zpracování posudku EIA nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta podle odstavce třetího uvedeného ustanovení 9 může být prodloužená, nejdéle však o 30 dnů. Při posouzení jednotlivých skutečně uplynulých lhůt je zřejmé, že zákonem stanovené lhůty byly značně překročeny, což - jak uvádíme výše svádí k polemice, zda vstupní data, na jejichž základě je posudek vypracován jsou aktuální, a zda je v důsledku toho předmětný posudek věrohodný .</p>	<p>podmínek návrhu stanoviska, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoúčelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací). Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska.</p> <p>Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviska bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p>
<p>5) Obec dále uvádí, že v obci Měšice jsou v současné době provozovány 3 mateřské školy a 1 jesle ve kterých jsou umístěny předškolní děti, na které budou dopady hlukové zátěže působit opravdu vážným způsobem. Je třeba k nim připočítat další desítky malých dětí, o které se starají rodiče doma.</p> <p>Poukazuje také na skutečnost, že větší hlukovou zátěží by bylo na celém záměrem zasaženém území vystaveno více než tisíc dalších dětí v 19 mateřských školách a téměř 2,5 tisíce dětí v základních školách. Hluk způsobovaný provozem Letiště Vodochody bude mít negativní vliv i na psychický stav dítěte, přičemž tou nejvíce ohroženou skupinou jsou děti předčasně narozené či s nižší porodní hmotností. Navíc byla u dětí prokázána přímá úměra souvislosti intenzity hluku a závažnosti psychických problémů.</p> <p>Obec žádá, aby MŽP při konečném rozhodnutí o záměru uvážilo právě všechny výše uvedené skutečnosti a nedopustilo trvalé zdravotní poškození nejmladší generace.</p>	<p>5) Během procesu EIA byly formulovány a stanoveny takové podmínky (uvedené v návrhu stanoviska EIA), které zajistí plnění ekologických limitů a za kterých nedojde k významným vlivům na veřejné zdraví.</p> <p>Zdravotní rizika jsou podrobně řešena v příslušné studii, zpracované autorizovanou osobou.</p> <p>Velikost, významnost a přijatelnost nebo nepřijatelnost vlivů na obyvatelstvo s důrazem na vlivy hluku jsou provedeny v posouzení zdravotních rizik, které je součástí dokumentace a je zpracované příslušně autorizovanou osobou v souladu se zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>V závěru tohoto posudku se konstatuje, že přímé zdravotní dopady realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné.</p> <p>Součástí dokumentace je posouzení zdravotních rizik zpracované příslušně autorizovanou osobou v souladu se zák. č. 100/2001 Sb. K problematice posouzení zdravotních rizik byl v rámci posudku EIA zpracován dokument: <i>Kubina, J.: Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a emisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012.</i> Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>„Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik</p>

	<p>z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější.“</p> <p>Tato posouzení se týkají i citlivějších skupin obyvatel včetně malých dětí, nemocných a starších občanů.</p> <p>V souladu s definicí WHO se posudek hodnocení vlivů na veřejné zdraví zabýval nejen přímými dopady na fyzické zdraví v podobě rizika zvýšeného výskytu konkrétních nemocí, nýbrž i vlivy spadajícími právě do oblasti duševní a sociální pohody, konkrétně obtěžováním. Za stavu, kdy nebudou překračovány hlukové limity stanovené k ochraně zdraví, není překvapující, že přímé zdravotní dopady nebudou významné. Nepřímé vlivy v oblasti psychologické a sociální dopady, které též spadají do oblasti veřejného zdraví, byly vyhodnoceny jako významné.</p> <p>Posudek prošel dvojí oponenturou, nejprve autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik Ing. Kubinou, poté odbornými pracovníky KHS jakožto orgánu ochrany veřejného zdraví.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS Středočeského kraje.</p> <p>Na části území obce Měšice dosáhnou hladiny hluku z leteckého provozu za max. provozu uvažovaného záměru 50 - 55 dB. Na další části potom pod 50 dB. Jedná se o hodnoty hluboce podlimitní a v podstatě překryté hlukovým pozadím. Za této situace k uvažovanému zpoždění osvojení si čtení u dětí ani k žádným jiným vlivům nemůže dojít.</p>
<p>6) Obec konstatuje, že dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která</p>	<p>6) Posudek netvrdí, že působení hluku nelze hodnotit kumulativně, ale pouze to, že neexistuje žádný limit (mezní hodnota) se kterými by mohly být zjištěné kumulativní vlivy porovnány.</p> <p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p>

<p>tvoří přílohu č. 25 dokumentace, je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumulovat. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 dochází v Panenských Břežanech, ke kumulativním účinkům hluku z leteckého a silničního hluku v lokalitě Panenské Břežany, Klíčany, Odolena Voda, Vodochody a Mასlovice. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého a železničního provozu dochází v lokalitě Zlončice a Chvatěrub. Dále zde je ještě plánovaná vysokorychlostní trať Praha - Drážďany, kumulací hluku z této trati budou zasaženy obce Předboj, Bašť, Měšice a Lbeznice. Z akustické studie tedy jednoznačně vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.</p> <p>Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv.</p> <p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „<i>Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví</i></p>	<p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy letiště Vodochody a letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze sčítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze sčítat koncentrace např. PM10 + NO₂ a zároveň nelze sčítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel bylo provedeno komplexní zobrazení nejvýznamnějších kumulativních vlivů, které ovšem nemá žádné závazné limity. Navíc se zde používají některé umělé deskriptory - např. L_{DVN}, které jsou výsledkem matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB) a nemají nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnávány s hlukovými limity.</p> <p>U přehledu leteckého provozu je nutné zohlednit také výšku, typ letadla a charakter konkrétního pohybu.</p> <p>Kumulativní vlivy hluku na zdraví jsou v dokumentaci podrobně řešeny ve formě L_{DVN}.</p> <p>Podstatné je to, že dodržování hlukových limitů z veškerého leteckého provozu bude garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s</p>
---	---

<p><i>(CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde. "</i></p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviska.</p> <p>V dokumentaci je uvedeno, jaký bude synergický vliv provozu letiště a automobilové dopravy a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Kumulativní vlivy letiště Vodochody a letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>V dokumentaci jsou uvedeny kumulativní vlivy hluku a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p> <p>K neposouzení varianty rozvoje letiště Ruzyně:</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst. 1 stanoví: „Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen „oznamovatel“), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen „oznámení“) příslušnému úřadu.“ Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>7) Obec Měšice nesouhlasí s vypořádáním připomínek týkající se možné kolize s ptactvem a chemickými provozu. Dokumentace ve všech případech s účelovým optimismem ujišťuje o nepravděpodobnosti kolize letadla s ptáky a chemickými zásobníky. V dokumentaci nenajdeme zmínky o zpracovaných skutečných havarijních plánech. Zpracovateli posudku to nejen nevádí, naopak</p>	<p>7) Problematika environmentálních rizik byla v tomto procesu EIA řešena na základě mezinárodních statistik a leteckých předpisů. Vychází z certifikovaných předpisů ÚCL.</p> <p>Vzhledem k velmi přísným bezpečnostním standardům letecké přepravy je technický stav letadel velmi dobrý, provádění údržby letadel je</p>

<p>sám hledá argumenty ve prospěch záměru, ačkoliv jako osoba určená státem by měl požadovat jejich detailní uvedení. I když obec připouští nízkou statistickou pravděpodobnost krajního katastrofického scénáře přímé kolize letadla se zásobníky po střetu s ptáky, vyjádřenou neurčitou frekvencí 1,03x10⁻⁵ /rok, není to důvodem pro zřízení takového rizika, jestliže současně existuje jiné technicky a ekonomicky vhodnější řešení (tedy provoz a rozšíření letiště Václava Havla v Ruzyni).</p> <p>Obec považuje rizika záměru, na bezpečnost při střetu s ptákem s možnou následnou kolizí letadla se zásobníky kapalných chemikálií, na neoddiskutovatelné zhoršení životního prostředí s vlivem na zdraví a délku života, na nepříznivý vliv na přírodu a živočichy a v neposlední řadě na snížení hodnoty hmotného majetku, za nejen významně nepříznivé, ale i vysoce rizikové, a proto požaduje v souladu s ust. § 10 odst. I zákona EIA, aby MZP vydalo negativní stanovisko k záměru Letiště Vodochody. Současně navrhuje úplné a trvalé upuštění od tohoto záměru.</p>	<p>certifikovanou činností kontrolovanou ÚCL.</p> <p>Riziko blízkosti skladu kapalných plynů, chemických závodů a ÚJV Řež bylo v procesu EIA podrobně prověřeno ve formě posouzení environmentálních rizik. Zároveň byla stanovena pravděpodobnost vzniku havárie v důsledku leteckého provozu způsobená pádem letadla. Bylo zjištěno, že tato pravděpodobnost je o několik řádů nižší než příčiny jiné např. příčiny vzniklé na straně provozovatele těchto zařízení (např. nedodržení provozních řádů, nedbalost, únava materiálu, koroze, sabotáž apod.).</p> <p>Obdobně podrobně byla prověřena možnost rizika střetu s ptáky.</p> <p>Během procesu EIA nebyly zjištěny významně nepříznivé nebo vysoce rizikové vlivy.</p>
--	---

Obec Panenské Břežany I., ze dne 14. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání
<p>Úvodem je nutné konstatovat, že zpracovatel posudku zasáhl nezákonně do dokumentace, kterou dle § 9, odst. 5 zákona č.100/2001 Sb. nesmí doplňovat ani přepracovávat. Orgán EIA ani autor posudku EIA nejsou oprávněni měnit oznamovatelem stanovené údaje o kapacitě, rozsahu a řešení záměru ani za něj dopracovávat dokumentaci EIA. Posudkář ovšem v řadě případů fakticky dopracovával a zajišťoval doplnění. A to přepracováním tabulky ze strany č.118 dokumentace a přejmenováním - doplněním správného názvu statě B.I.5. podle přílohy 4 zákona 100/2001 Sb., avšak bez odpovídajícího obsahu. Zpracovatel posudku dále uvádí výjimku v dokumentaci dosud neuvedenou, pro možnost ojedinělých letů těžších letadel pro zajištění výrobního programu a.s. AERO.</p>	<p>Zpracovatel posudku RNDr. Ludvík Vladimír byl povinen mj. zkontrolovat správnost dokumentace. Během této kontroly našel některé nesrovnalosti, ke kterým si vyžádal od oznamovatele podklady, které byly použity ke zpracování dokumentace na základě ustanovení § 9 odst. 6 zák. č. 100/2001 Sb. Vzhledem k tomu, že se jednalo o chyby typu chyb písarských, které neměly žádný vliv na závěry dokumentace a neznemožňovaly provedení procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb., uvedl tyto části na pravou míru.</p> <p>Výjimku pro zajištění výrobního programu AERO Vodochody a.s. z důvodu zachování udržitelného rozvoje dokumentace obsahuje, ovšem vzhledem k tomu, že dokumentace stanovuje rámcová opatření pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP, nebyla do těchto opatření zařazena. Podstatně</p>

	podrobnější podmínky návrhu stanoviska by ji již měly obsahovat a tak to také bylo provedeno v souladu s dikcí zák. č. 100/2001 Sb.
<p>K posudku má obec tyto konkrétní připomínky:</p> <p>1. Jako podmínka pro kolaudační rozhodnutí byla zpracovatelem navržena podmínka zprovoznění přivaděče od dálnice D8, nebylo ale vůbec poukázáno na skutečnost, že předpoklad, jak budou vedlejší komunikace zatížené, nebyl vůbec vypracován v různých variantách a nebylo vzato v potaz, že je pravděpodobné jejich neúměrné zatížení právě proto, že dálnice je v tomto úseku placená. Obec Panenské Břežany nemůže absorbovat větší dopravní zátěž i vzhledem k tomu, že komunikace vede bezprostředně vedle MŠ a ZŠ. Jestliže bude provoz letiště generovat více než 10 000 pohybů vozidel/den (podle CityPlan a VPÚ), pak lze těžko předpokládat, že přírůstek dopravy bude 6 vozidel v Panenských Břežanech. Rozhodně by bylo alespoň žádoucí, aby byla stanovena podmínka, že práce spojené s rozvojem letiště budou povoleny až po vydání kolaudačního rozhodnutí na stavbu přivaděče, také proto, aby byla odlehčena doprava z místních komunikací související s případnými stavebními pracemi na letišti.</p>	<p>1. Intenzity osobní i nákladní dopravy jsou řešeny variantně v rámci Dopravně inženýrské studie a zohledněny v rozptylové a akustické studii. Tato studie byla zpracována specializovanou společností vybavenou potřebnými autorizacemi, která řeší tuto problematiku na území celé ČR včetně tvorby metodických doporučení.</p> <p>Pro stavební práce bylo provedeno dostatečné posouzení a bylo zjištěno, že vlivy stavebních prací vč. stavební dopravy budou přijatelné a hluboce podlimitní.</p>
<p>2. S návazností na stanovisko zpracovatele posudku ke kapitole B.I. uplatňuje obec jako připomínku, aby byla dokumentace doplněna o novou rozptylovou studii dle zákona č.201/2012 Sb. o ochraně ovzduší a Vyhl. 415/2012 Sb. o přípustné úrovni znečištění.</p> <p>Ke kapitole B.II. obec připomíná, že v tabulce na str.87 posudku je uvedeno: celkový počet pohybů v noční době (22-06 hod.) nula, a dále průměrný počet pohybů v noční době v ch.l.d. rovněž nula. Posudek ale hodnotí kapitolu jako kvalitně zpracovanou.</p> <p>Stejnou připomínku jako ke kap. B.I. vznáší obec i ke kapitole B.III.1., kde zpracovatel pozměnil dokumentaci opravou údajů v tabulce na straně 118 dokumentace. Dále je uveden zpracovatelem posudku výčet chybných údajů v dokumentaci i v rozptylové studii, která je také v posudku opravena a doplněna a následně je konstatováno, že bude rozptylová studie zpracována později, tedy není součástí dokumentace. Otázka znečištění ovzduší, včetně stanovení nevhodných bodů i lokalit měření, je tím definitivně odsunuta na vedlejší kolej a bez možnosti připomínek veřejnosti.</p>	<p>2. Zpracování rozptylové studie podle aktualizované legislativy je nezbytné pro povolení umístění zdroje znečištění ovzduší - tedy pro fázi územního rozhodnutí podle stavebního zákona. Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. Žádný zdroj znečištění ovzduší nepovoluje, nemá k tomu žádné oprávnění.</p> <p>Aktualizovaná legislativa ochrany ovzduší vyžaduje stejné emisní faktory a stejné metody výpočtu rozptylu emisí jako jsou ty, které byly použité v rámci zpracované dokumentace EIA. Výpočet imisních koncentrací ze zdrojů záměru tedy bude zcela totožný podle staré i nové legislativy.</p> <p>Nové je pouze to, že dříve bylo možné stanovit imisní pozadí (stávající znečištění ovzduší bez ohledu na realizaci záměru) na základě úvahy zpracovatele - např. z různých měření apod. Nově je nezbytné hodnotu stávajícího znečištění ovzduší čerpat z pětiletých klouzavých průměrů, které zveřejňuje MŽP pro celou ČR. V posudku je podrobně dokladováno, že výsledkem tohoto postupu bude spíše nižší zatížení ovzduší, než bylo zjištěno v dokumentaci EIA dle staré legislativy.</p> <p>Dále je nově stanoven postup pro případ, že by bylo signalizováno překročení</p>

<p>Kapitolu B.III.2. - Odpadní vody - obec zdůrazňuje, že zpracovatel posudku dává k této kapitole 36 podmínek, aniž by žádal vrácení dokumentace.</p>	<p>imisních limitů (ve formě kompenzačních opatření). To podle staré legislativy možné nebylo. To však není případ tohoto záměru.</p> <p>K tabulce na str. 87 lze konstatovat, že zde je nedostatečně zdůrazněno, že se jedná o plánovatelné pohyby.</p>
<p>3. Zpracovatel posudku navrhuje zpracování nové rozptylové studie v další fázi projektové přípravy. V tomto případě se ale nemůže k dokumentaci vyjádřit veřejnost, jak je stanoveno zákonem 100/2001 Sb. Proto obec žádá, aby byl proces EIA vrácen do stavu dle § 8, odst. 5 zákona 100/2001 Sb. a dokumentace vrácena předkladateli.</p>	<p>3. Zpracování nové rozptylové nijak nezmění závěry procesu EIA. Vlivy na ovzduší ve formě imisí budou stejné. Viz předchozí bod.</p>
<p>4. K vlivům na obyvatelstvo je stále konstatováno, že bude více než 10 000 obyvatel trvale obtěžováno hlukem, z toho více než 3000 silně, procentuálně se u obcí Panenské Břežany, Dolany, Bašť jedná o 50-75% obyvatel, je konstatováno opoždění v osvojování učení u dětí v řádu 20%, jsou konstatovány kognitivní poruchy v důsledku spánkového deficitu, vlivem znečištění ovzduší je konstatováno zvýšení rizika celkové úmrtnosti dospělé populace o 9% = 54 úmrtí, zvýšení chronické respirační nemoci u dětí o 6,4%, to vše s konstatováním, že na základě rozptylových a akustických studií nebude provoz letiště mít významný vliv na kvalitu ovzduší a zdravotní riziko.</p> <p>Stále opakovaná nutnost monitoringu, který se považuje za vypořádání se všemi připomínkami, vznesenými na negativní vlivy provozu letiště, je pro obyvatele postiženého regionu nepřijatelná, protože nemá žádný preventivní ani ochranný aspekt. Citace z posudku Eurocontrol:</p> <p>„EUROCONTROL považuje proces využívající monitorování k ověření souladu za chybný. Za prvé, z důvodu postupů a pravidel při přípravě letového plánu musí být modelování hluku schopné předpokládat možné překročení těchto limitů a plán je nutno upravit odpovídajícím způsobem předtím, než budou lety nabídnuty veřejnosti (tj. s ročním předstihem).</p> <p>Obvyklejším postupem je stanovení limitů v rozsahu hlukových map a dotčené populace a podle nich vytvoření letového plánu s dostatečnou rezervou zohledňující vliv nekontrolovatelných faktorů. To umožní modelování skutečného výkonu a kompenzaci všech výjimečných neobvyklých situací, přičemž plán pro následující rok může zohlednit</p>	<p>4. Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné.</p> <p>Během procesu EIA byly formulovány a stanoveny takové podmínky (uvedené v návrhu stanoviska EIA), které zajistí plnění ekologických limitů a za kterých nedojde k významným vlivům na veřejné zdraví.</p> <p>Zdravotní rizika jsou podrobně řešena v příslušné studii, zpracované autorizovanou osobou.</p> <p>Velikost, významnost a přijatelnost nebo nepřijatelnost vlivů na obyvatelstvo s důrazem na vlivy hluku jsou provedeny v posouzení zdravotních rizik, které je součástí dokumentace a je zpracované příslušně autorizovanou osobou v souladu se zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>V závěru tohoto posudku se konstatuje, že přímé zdravotní dopady realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné.</p> <p>Součástí dokumentace je posouzení zdravotních rizik zpracované příslušně autorizovanou osobou v souladu se zák. č. 100/2001 Sb. K problematice posouzení zdravotních rizik byl v rámci posudku EIA zpracován dokument: <i>Kubina, J.: Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012.</i> Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>„Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku</p>

<p>pravděpodobnost jejich opakování. Opatření popsaná v kapitole 5.7 akustické studie, týkající se zmírňujících opatření pro EUROCONTROL předpokládá, že veškerá zmírňující opatření navrhovaná navrhovatelem rozvoje předpokládaná v akustickém posouzení budou použita jako podmínka pro udělení povolení, pokud bude povolení uděleno, a budou podrobena přísným procesům kontroly a monitorování. Je však v působnosti státních úřadů stanovit další podmínky v rámci povolení, které se rozhodnou udělit či neudělit.</p> <p>Navíc, EUROCONTROL se domnívá, že by bylo vhodné zahrnout další omezující podmínky, aby bylo zaručeno, že dopad hluku podle EIA (a případně další dopady) nebude překročen. Posudek nezdůrazňuje skutečnost významného negativního vlivu záměru, v dokumentaci zlehčovaných důsledků provozu letiště a neodráží evropský trend ve sloučení legislativy v oblasti hlukové zátěže pro venkovní prostor."</p>	<p>a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Tato posouzení se týkají i citlivějších skupin obyvatel včetně malých dětí, nemocných a starších občanů.</p> <p>V souladu s definicí WHO se posudek hodnocení vlivů na veřejné zdraví zabýval nejen přímými dopady na fyzické zdraví v podobě rizika zvýšeného výskytu konkrétních nemocí, nýbrž i vlivy spadajícími právě do oblasti duševní a sociální pohody, konkrétně obtěžováním. Za stavu, kdy nebudou překračovány hlukové limity stanovené k ochraně zdraví, není překvapující, že přímé zdravotní dopady nebudou významné. Nepřímé vlivy v oblasti psychologické a sociální dopady, které též spadají do oblasti veřejného zdraví, byly vyhodnoceny jako významné.</p> <p>Posudek prošel dvojí oponenturou, nejprve autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik Ing. Kubinou, poté odbornými pracovníky KHS jakožto orgánu ochrany veřejného zdraví.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS Středočeského kraje.</p> <p>Posudek plně respektuje závěry studie Eurocontrolu v oblasti vlivů na životní prostředí a veškeré podmínky pro to, aby vlivy nepřekročily ekologické limity, byly v procesu EIA zpracovány.</p> <p>Evropský trend ve sloučení legislativy v oblasti hlukové zátěže pro venkovní prostor řeší tzv. zákon o hluku, který je ve fázi návrhu, ale parlament jej dosud neprojednal. Proces EIA nemá žádné nástroje ani oprávnění pro tvorbu nebo ovlivnění legislativy.</p>
<p>5. Sám oznamovatel předpokládá překračování ekvivalentních hodnot akustického tlaku 65 dB - a to nikoli jen v areálu samotného letiště, ale mimo něj - v zahrádkářské kolonii Panenských Břežan. A hladina 60 dB pak zasahuje zastavěná území řady okolních obcí a rekreačních území. Je konstatováno riziko dosažení tohoto limitu i v "okrajových částech obytných</p>	<p>5. V procesu EIA je řadou podmínek zajištěno plnění hlukových limitů. Tyto limity budou muset být plněny i ve zmiňovaných oblastech. Pokud se ve vyjádření argumentuje požadavkem plnění hladin hluku 60/50 dB mimo prostory, kde platí legislativní hlukové limity, potom je nutno tento požadavek směřovat ke změně legislativy, nikoli k procesu projektové EIA.</p>

<p>území", kde jsou prokazatelně situovány stavby pro bydlení a kde se reálně bydlí v podstatně vyšším rozsahu, nežli tvrdí dokumentace (Panenské Břežany, Dolanky, Zlončice). Na str. 249 a 250 dokumentace EIA oznamovatel uvádí, že hladinami vyššími než 65 dB může být atakována jen část zahrádkářské kolonie na levé straně D8 v Panenských Břežanech a hladina 60 dB že zasáhne jen jeden obytný objekt, který označuje jednou č.p. 172, podruhé č.p. 179, a údajně okrajovou zástavbu v ulicích K dálnici, Akátová a Na Pískách. Tyto ulice jsou obývány trvale, celá oblast vč. pozemků na levé straně D8 je podle platného a závazného územního plánu obce oblastí určenou k zástavbě a to, co je stále nazýváno zahrádkářskou kolonií je zástavba, kde jsou postaveny domy celoročně obývané, z toho k trvalému pobytu je hlášeno dle sdělení obecního úřadu 13 osob a na všech pozemkových parcelách je evidována i parcela stavební.</p>	
<p>6. Je stále předkládána nutnost vydat opatření obecné povahy k vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření pro eliminaci vlivu hluku (str. 196, 205 posudku) a pro nutnost dodržování hlukových limitů uvnitř OHP dodržovat hlukové limity ve vnějším chráněném prostoru, v chráněném prostoru staveb a vnitřním prostoru staveb je dána právě zákonem na ochranu veřejného zdraví pro všechna letiště s menším pohybem letadel než 50 000 pohybů, tedy i pro LKVO. Posudkář zmatečně zdůrazňuje, že povinnost dodržování těchto limitů bude dána právě vyhlášením OHP, ta povinnost je ale dána § 31 zákona č.258/2000 Sb. Vyhlášením OHP vzniká pak majitelům staveb v tomto pásmu nebezpečí, že pokud protihluková opatření nezajistí dodržování hlukových limitů, může správní orgán zahájit řízení o změně stavby nebo jejím zrušení. Současně platí to, o co LKVO vlastně jde - omezení stavebního rozvoje v OHP.</p>	<p>6. OHP je navrženo dle hygienických předpisů a zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: „Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky.“</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., a proto nepodléhá procesu EIA.</p>
<p>7. Předmětný záměr je novým záměrem se vším všudy a je na oznamovateli, aby jej navrhl tak, aby byl schopen prokázat, že mimo pozemky letiště budou dodrženy bez výjimek limity akustického tlaku vztahující se na letecký provoz, a to i v souběhu s vyvolaným provozem na okolních pozemních komunikacích. Pokud se tak nestane a takový průkaz nebude podán, pak nejen že návrh OHP bude nezbytno zamítnout, ale bude nutno vydat i nesouhlasné závěrečné stanovisko EIA.</p>	<p>7. V procesu EIA bylo prokázáno, že budou plněny hlukové limity. Podstatné není to, zda jde o pozemky letiště nebo mimo letiště, ale o prostory, kde jsou hlukové limity definovány.</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., a proto nepodléhá procesu EIA.</p>

<p>8. Za zcela nevypořádané považuje obec požadavky MŽP na doplnění dokumentace v těchto bodech:</p> <p>Bod 2. Doložit jednoznačné splnění požadavků stanovených v § 30 zákona o veřejném zdraví (hlukové limity)</p> <p>Nevypořádáno, hlukové limity nebudou splněny ve všech objektech a vnějších chráněných prostorách v obci Panenské Břežany.</p> <p>Bod 3. Jednoznačně specifikovat velikost, významnost a přijatelnost nebo nepřijatelnost vlivů na obyvatelstvo s důrazem na vlivy hluku. Navrhnout taková opatření, za kterých nedojde k významným vlivům na veřejné zdraví. Nevypořádáno, vlivy na veřejné zdraví jsou jednoznačně jmenovány, je třeba rozlišovat vliv na veřejné zdraví a zdravotní riziko. To, že nedojde k bezprostřednímu ohrožení zdraví (hluchota), neznamená nevýznamný vliv.</p> <p>Bod 9. Jednoznačně garantovat nepřekročitelnost 35 000 pohybů letadel za rok. Nevypořádáno, jedinou garancí, která je uvedena, jsou environmentální vlivy.</p> <p>Bod 18. Dokumentaci doplnit o variantu ke snížení hlukové expozice pro obec Panenské Břežany pod limit 60dB</p> <p>Nevypořádáno, žádné varianty nebyly předloženy, izofona 60 dB prochází obcí Panenské Břežany, ať již okrajově zasahuje několik objektů nebo středem obce, reálné zasažení nebylo dosud modelováno.</p>	<p>8. Plnění těchto požadavků je zajištěno příslušnými omezujícími podmínkami.</p> <p>Bod 2. Záměr je jednoznačně limitován podmínkami stanoviska a to především jednou z hlavních podmínek – a to plněním hlukových limitů, které bude zajištěno prostřednictvím podrobně stanoveného monitoringu hluku s min. roční predikcí. Neexistuje tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, u kterého se bude čekat, zda bude, nebo nebude překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</p> <p>Bod 3. V procesu EIA je jasné specifikováno, že vlivy na zdraví nebudou významné.</p> <p>Bod 9. Podmínkou stanoven max. počet pohybů letadel 35 000 za rok.</p> <p>Bod. 18. Varianta s ekvivalentní hladinou hluku pro charakteristický letový den nižší než 60 dB v Panenských Břežanech v prostorech, kde platí hlukové limity je navržena k realizaci.</p>
<p>9. Dělení občanů (kteří jsou si navzájem rovni ve svých ústavně zaručených právech) na ty, kdo budou mít zachováno příznivé (jen podlimitně zatěžované) životní prostředí a na jiné, kterým bude zhoršen stav jejich životního prostředí nad přípustné limity a např. argumentovat vysokou četností těch prvních proti nízkému počtu těch druhých, protože ústavní pořádek stanoví rovné právo na příznivé životní prostředí pro každého, nemá ústavní oporu!</p>	<p>9. K zhoršení stavu životního prostředí nad přípustné limity se v tomto procesu EIA nepočítá.</p>
<p>ZÁVĚR</p> <p>Obec Panenské Břežany doporučuje a požaduje, aby byl proces EIA vrácen do stavu dle § 8, odst. 5 zákona 100/2001 Sb. a dokumentace vrácena předkladateli nebo vydáno nesouhlasné stanovisko s realizací záměru. V případě vydání souhlasného stanoviska podmínit realizaci záměru</p>	<p>ZÁVĚR</p> <p>Zprovoznění MÚK Odolena Voda je podmínkou pro vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál.</p> <p>„Ojedinelé“ pohyby a typy letadel pro zajištění výrobního programu AERO, a. s., budou podléhat monitoringu, jehož smyslem je bezpečné plnění</p>

<p>harmonogramem stavebních prací na přivaděči tak, aby MÚK k dálnici D8 byl dokončen před vydáním stavebního povolení k výstavbě letiště. Dále trvat na specifikaci počtu „ojedinělých“ pohybů a typu letadel pro zajištění výrobního programu a.s. AERO. Vyloučit možnost změny letového parku ve fázi projektové přípravy a naopak trvat na garanci skladby letadel, pohybujících se na LKVO, podle předložené dokumentace.</p> <p>Ve smyslu výše uvedeného:</p> <p>I. obec podává odůvodněné a včasné nesouhlasné písemné vyjádření k posudku EIA a požaduje, aby proběhlo nyní zrušené veřejné projednání - a to nikoli v době dovolených (Červenec - srpen), ale v některém vhodném zářijovém termínu roku 2013 a</p> <p>II. požaduje v předepsaných lhůtách vydat nesouhlasné stanovisko obsahující podrobné, pravdivé a hodnověrné odůvodnění nesouhlasu.</p>	<p>hlukových limitů, stejně jako možnost změny letového parku ve fázi projektové přípravy, která navíc podléhá nové hlukové studii.</p>
---	---

Obec Panenské Břežany II., ze dne 14. 6. 2013 (druhé podání)

Připomínka	Vypořádání
<p>A) Určitým ukazatelem celkové serióznosti přístupu posudkáře EIA k problematice je jeho vypořádání písemných vyjádření. Naše obec je členem Svazku obcí Dolní Povltaví, za něž podával své písemné vyjádření pan dr. Palák, starosta obce Vodochody. Jak dopadlo vypořádání našich společných námitek? Zde je výsledek:</p> <p>1. Svazek obcí namítl řádně a včas k dokumentaci EIA:</p> <p>Klíčový význam má fakt, že rekonstruované a rozšířené letiště ve smyslu dokumentovaného záměru je novým záměrem s novým obsahem, novou kapacitou, novými technologiemi a novým řízením provozu.</p> <p>Jde tedy o nový záměr, který by měl bez nedůvodných výjimek splňovat příslušné podmínky a limity dané Českými právními předpisy, počínaje ústavním pořádkem ČR, zákony a podzákonnými předpisy k jejich provedení konče. V dotčeném území nesmí být překročeno únosné zatížení území a všichni rezidenti v oblasti mají tak jako veškeré fyzické osoby na území ČR ústavní právo na příznivé Životní prostředí. Pro všechny případy a zejména proto, že orgány EIA, dotčené orgány i stavební úřady zhusta tuto právní úpravu ignorují a rozhodují v přímém rozporu s ní, sumarizujeme zde přehledně</p>	<p>A) 1. V tomto procesu EIA bylo provedeno řádné posouzení záměru dle zák. č. 100/2001 Sb., vypořádání všech připomínek a zjištěno, že nedojde k překročení maximální únosnosti území a záměr je akceptovatelný z zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších z hlediska vlivů na ŽP.</p> <p>Únosné zatížení území definuje zákon č. 17/1992 Sb. v ustanovení § 5:</p> <p>„Únosné zatížení území je takové zatížení území lidskou činností, při kterém nedochází k poškozování životního prostředí, zejména jeho složek, funkcí ekosystémů nebo ekologické stability.“</p> <p>Poškozování životního prostředí definuje tento zák. v §8:</p> <p>„Poškozování životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy.“</p> <p>Během procesu EIA bylo zjištěno, že realizací a provozem</p>

<p>právní úpravu České republiky v daném směru.</p> <p>Ústavní pořádek ČR obsahuje rovněž Listinu základních práv a svobod (č. 2/1993 Sb., dále jen Listina), jež ve svém čl. 35 odst. 1 přiznává každému právo na příznivé životní prostředí. Je to rovné právo pro všechny. Listina to říká ve svém čl. 1 jednoznačně: „<i>Lidé jsou svobodní a rovní v důstojnosti i v právech. Základní práva a svobody jsou nezadatelné, nezciizitelné, nepromlčitelné a nezrušitelné.</i>“ Příznivé životní prostředí není definováno jako antropogenně nedotčené prostředí - to ve střední Evropě už prakticky vymizelo - ale jako prostředí antropogenně zatěžované pouze podlimitně, tedy prostředí znečišťované a zatěžované důsledky lidské činnosti včetně všemožných fyzikálních, chemických či biologických emisí a činitelů (včetně hluku, světla, různých zařízení, zápachu atd.) v míře, jíž připouštějí České zákony, tedy jež nedosahuje mezních hodnot, limitů, jež nepřekračuje meze tolerance a přípustné četnosti překročení předepsaných hodnot apod.</p> <p>Tuto základní ústavní ideu dále rozvíjí zákon o životním prostředí v platném znění (č. 17/1992 Sb.). Definuje únosné zatížení území, a to v § 5: „<i>Únosné zatížení území je takové zatížení území lidskou činností, při kterém nedochází k poškození životního prostředí, zejména jeho složek, funkcí ekosystémů nebo ekologické stability.</i>“</p> <p>Dále uvedený zákon definuje znečišťování životního prostředí ve svém § 8 odst. 1: „<i>Znečišťování životního prostředí je vnášení takových fyzikálních, chemických nebo biologických činitelů do životního prostředí v důsledku lidské činnosti, které jsou svou podstatou nebo množstvím cizorodé pro dané prostředí.</i>“ Toto znečišťování může z povahy věci být podlimitní, tedy dovolené, nebo nadlimitní, tedy protiprávní.</p> <p>Dále definuje poškození životního prostředí ve svém § 8 odst. 2: „<i>Poškození životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy.</i>“ Poškození prostředí je již jednoznačně pouze nadlimitní a tedy protiprávní.</p> <p>V § 11 tento zákon stanoví, že: „<i>Území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.</i>“</p> <p>V § 12 pak uvádí „<i>Přípustnou míru znečišťování životního prostředí určují mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy; tyto hodnoty se stanoví v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby nebylo ohrožováno zdraví lidí a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí. Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</i>“</p>	<p>záměru nedojde ke zhoršení ŽP nad míru stanovenou zvláštními předpisy.</p>
--	---

Konečně v § 13 je definována **zásada předběžné opatrnosti**, reagující na nevyhnutelně pouze dílčí poznání reálných souvislostí a na běžnou míru nejistoty a pravděpodobnosti, jež provází lidské poznání světa: *"Lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit."* (V předmětném případě připadá v úvahu, jak bude rozebráno dále, závažné poškození prostředí.)

Z uvedeného je zřejmý **výslovný ústavní a zákonný zákaz zatěžování kteréhokoli území nad přípustnou míru, již opět jako u příznivého životního prostředí definuje jeho zatěžování lidskou činností pouze v podlimitním rozsahu.**

K tomu je nutno doplnit, že ústavodárce zahrnul důležitá ustanovení do ústavní úpravy základního práva na vlastnictví. V čl. 11 Listiny odst. 3 se stanoví: „ *Vlastnictví zavazuje. Nesmí být zneužito na újmu práv druhých anebo v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy. Jeho výkon nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.* " Je zřejmé, že ústavní pořádek stanoví jednoznačná omezení výkonu vlastnického práva tím, že nesmí být způsoben nadlimitní stav environmentální zátěže území ani poškozování lidského zdraví a v rozporu s obecnými zájmy, mezi něž nepochybně patří zájem na zachování obyvatelnosti území a uchování příznivých životních podmínek.

To platí zejména pro nové záměry. Řada již realizovaných antropogenních záměrů (starých zátěží) způsobila v minulosti a někde působí dodnes nadlimitní zátěž složek životního prostředí a dotčených území. To je právně řešeno možností vydání dočasných výjimek (taková zákonná možnost je stanovena v zákonech o veřejném zdraví, o vodách, o ochraně ovzduší i jinde). Takového přechodného a výjimečného období má být vždy využito k opatřením, jež mají vést k postupné redukci zátěže na podlimitní úroveň a dosažení této úrovně, případně musí být navíc provázeno průkazem že hluk nebo vibrace budou omezeny na rozumně dosažitelnou míru. Letiště mají ovšem speciální úpravu ochrany před hlukem, jež je rozebrána dále.

U nových záměrů je nutno zcela nekompromisně trvat na dodržení a nepřekračování imisních limitů a hlukové zátěže, případně dalšího působení na okolí nad míru stanovenou právními předpisy, a to v kontextu již existujícího pozadí antropogenního původu. V českém právním řádu není právní opora pro to, aby byl odsouhlasen, umístěn a povolen záměr, u něhož je již od počátku spolehlivě dokumentováno, že spolu s již existujícím antropogenním zátěžovým pozadím v lokalitě

<p>překročí závazné limity nebo jejich již existující překračování dále zvýší. Takový výsledek lze dosáhnout pouze v rozporu s právním řádem tohoto právního státu.</p> <p>Z výše uvedeného rovněž jasně vyplývá, že nemá ústavní oporu dělení občanů (kteří jsou si navzájem rovni ve svých ústavně zaručených právech) na ty, kdo budou mít zachováno příznivé (jen podlimitně zatěžované) životní prostředí a na jiné, kterým bude zhoršen stav jejich životního prostředí nad přípustné limity a např. argumentovat vysokou četností těch prvních proti nízkému počtu těch druhých, protože ústavní pořádek stanoví rovné právo na příznivé životní prostředí pro každého. I kdyby bylo něco takového právním předpisem stanoveno, bylo by takové ustanovení ústavněsoudním přezkumem zrušitelné pro rozpor s ústavním pořádkem ČR.</p> <p>Z uvedeného přehledu plyne závěr: veškeré nové navrhované zásahy v území musí být prováděny přesvědčivým průkazem, že jejich uskutečněním nedojde k překročení přípustné míry zatěžování a znečišťování prostředí, tedy k nadlimitní zátěži území. Pokud již objektivně v důsledku lidské činnosti existuje v daném území nadlimitní zátěž, tedy protiprávní stav, pak je nutno u navrhovaného zásahu podat přesvědčivý průkaz toho, že provedením tohoto zásahu a souvisejícími opatřeními v území bude zajištěn pokles zátěže pod předepsané mezní hodnoty - limity nebo průkaz toho, že nový zásah vůbec nepřispěje k zvýšení nadlimitu, a tedy ani minimálně. Bez takového průkazu je odsouhlasení, umístění nebo povolení zásahu nezákonné, ba protiústavní a příslušné orgány EIA, dotčené orgány i stavební úřady, jež mají hájit vymezené veřejné zájmy a místo toho souhlasí se způsobem bezpráví nebo s jeho prohloubením, závažným způsobem porušují zákon a jednají hrubě chybně.</p>	
<p>2. V květnu 2011 byl vynesena rozsudek Městského soudu v Praze jako soudu správního ve věci sp. zn. 10 Ca 62/2009 a s datem 30. 5. 2011 a poté i rozsudek ve věci sp. zn. 10 Ca 61/2009. Původně šlo o tři samostatné spory, kdy žalovala společnost Corinthia Panorama s.r.o. a v téže době žaloval dvakrát i Ateliér pro ŽP, o.s. (zde byla sp.zn. původně 10 Ca 67/2009). Všechny žaloby směřovaly proti Magistrátu hl. m. Prahy jako odvolacímu orgánu v územním řízení na umístění stavby "EPOQUE Pankrác - hotel" a umístění stavby "EPOQUE Pankrác - bytový dům" Soud posléze dva spory týkající se hotelu spojil ke společnému projednání pod sp. zn. 10 Ca 62/2009. Věc vedená pod sp. zn. 10 Ca 61/2009 se pak týká stavby "EPOQUE Pankrác – bytový dům".</p> <p>Nejpodstatnější žalobní bod v obou sporech byl v žalobách Ateliéru pro ŽP, o.s. a týkal se faktu, že již v době územního řízení byly v daném území dosaženy nebo i překračovány limity přípustné zátěže hlukem a imisemi z ovzduší. Předmětné stavby, stejně jako řada</p>	<p>2. Ve vyjádření se popisuje stav při překročení ekologických limitů. K tomu u posuzovaného záměru nedochází.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy dostatečně výrazné a reálné podmínky k dodržení limitů životního prostředí.</p>

obdobných paralelně prosazovaných developerských záměrů v území Pankrácké pláně a jejího bezprostředního okolí k tomuto stavu dále přispějí. Za těchto podmínek žalobce považoval další přitěžování již existující zátěže v území za protiprávní.

Soud tuto námitku - Žalobní bod plně akceptoval a v odůvodněních sdělil následující: Argument překročení únosné zátěže území (hlukem, imisemi z ovzduší) je důvodný. Podklady pro řízení toto prokazují. Dotčený orgán ochrany ovzduší ve svém stanovisku problematiku stavu ovzduší prakticky neposuzoval, pouze paušálně odkázal na závěry zjišťovacího řízení EIA, kde se ale tato problematika podrobně nepojednávala, takže by se snad kvality ovzduší mohl týkat zcela pouze obecný odkaz na opět obecně formulovanou povinnost zabývat se dalšími připomínkami ve vyjádřeních obdržených v rámci zjišťovacího řízení. Toto je však zcela nekonkrétní. MŽP sice v režimu § 149 odst. 4 správního řádu přezkoumalo závazné stanovisko OOP MHMP a potvrdilo je, nicméně danému problému věnovalo asi 5 řádků a z těch nic podstatného neplyne. DOSS nedostály svým povinností a nedošlo k náležitému vypořádání vznesených námitek.

To podle soudu platí i pro Hygienickou stanici hl. m. Prahy a její stanovisko. MZd rovněž přezkoumávalo v rámci odvolacího řízení toto závazné stanovisko a na základě akustických studií popisujících stav v roce 2008 a výhled do budoucna (2010) uznalo výslovně, že jsou limity pro vnější chráněný prostor staveb překračovány a do budoucna budou rovněž překračovány. Přesto potvrdilo platnost stanoviska hygienika.

DOSS i stavební úřad podle soudu vycházely z toho, že nadlimit je v daném území již víceméně obvyklý a že projednávaný záměr k zhoršení stávajícího stavu přispěje pouze minimálně. Vlivem jeho uskutečnění a provozu se stav v lokalitě výrazně nezhorší. Takový přístup soud rozhodně odmítl s tím, že platí zákon a Obecné technické podmínky pro výstavbu v hl.m. Praze (OTPP), kde se opakovaně odkazuje na limity a nutnost jejich dodržení. Limity jsou tu tedy proto, aby byly dodržovány. Tak, jak předvedly správní úřady v této věci, nelze přistupovat k umístění a povolení staveb. V nadlimitně zatíženém území lze situovat jen novostavby s nulovým příspěvkem k zátěži území nebo zároveň s jejich odsouhlasením musí být jinak zajištěno snížení zátěže - např. opatřením, že se doprava na pozemních komunikacích povede jinudy apod.

Hygienik zcela rezignoval na ochranu venkovního chráněného prostoru staveb a vycházel z vyšší neprůzvučnosti nových oken, ale stavbu nelze posuzovat jako umístitelnou s odkazem na její minimální příspěvek k zátěži v území. Tato ani další prosazované stavby v daném území nejsou nijak minimalistické - má jich být celkem 8 nebo 9 a i kdyby každý záměr znamenal navýšení hlukové zátěže jen o 0,3 dB (Aeq.), pak

by se v území zvedla hluková zátěž jejich uskutečněním velmi výrazně. Limity jsou závazné - zákony i OTHP stanoví jejich závaznost. Nelze tedy do takového území umisťovat další záměry, pokud není zajištěno, že nebudou limity překračovány, aniž by byly tedy stanoveny a vytvořeny další reálné podmínky k dosažení podlimitu.

Rozsudek má mimořádný význam pro jakékoli projednávání a odsouhlasování zásahů či záměrů navrhovaných v území, kde jejich vlivem může dojít k překročení některého z limitů přípustné zátěže v území, tedy k překročení přípustné hlukové či imisní zátěže, ale i zátěže seismickými otřesy apod. nebo se nadlimitní zátěž dále - byť v daném případě i nevýrazně – dále zhorší. Je vždy na žadateli či oznamovateli, aby podal přesvědčivý průkaz zachování nebo dosažení podlimitní zátěže i při plném (maximálním možném) provozu zamýšleného záměru.

Reakce posudkáře EIA na tyto dva body:

1. - 2. Během procesu EIA byly formulovány a stanoveny takové podmínky (uvedené v návrhu stanoviska EIA), které zajistí plnění ekologických limitů.

To je zjevná nepravda! Posudkář bez dalšího akceptoval záměr vyhlásit Ochranné Hlukové Pásmo kolem letiště (OHP), což nemá zákonného opodstatnění. S tímto závažným tvrzením se vůbec nevypořádal, ignoroval je! V rozhodovací úřední proceduře orgán EIA v prostředí právního státu něco takového nesmí akceptovat. Nemůže svým závěrečným stanoviskem pokrývat zjevné nezákonnosti!

Zamýšlené letiště je novým zásahem a novým zdrojem všemožných emisí včetně hlukových. U nového zdroje emisí, zejména hlukových je oprávněný požadavek, aby mimo areál letiště (za oplocením areálu) byly imisní limity dodrženy, tedy byl dodržen právní stav, nikoli způsoben stav protiprávní, nadlimitní. Území je hojně osídleno, jde o rezidenční zázemí velkoměsta a žadatel není oprávněn řadu obytných území zatížit nadlimitní zátěží, tedy protiprávním stavem a řadou omezení v dalším územním rozvoji. Něco takového může ÚCL rozhodnout po právu pouze a jen na základě zákona, v jeho rámci, jak stanoví Listina základních práv a svobod (čl. 2 odst. 2) i samotná Ústava ČR (čl. 2 odst. 3). Předmětný záměr letiště je podlimitní ve smyslu zákona o veřejném zdraví co do počtu pohybů letadel za rok a nejde o vojenské letiště. Povinnost stanovit OHP zde není.

Podmínky souhlasného stanoviska mohou formálně obsahovat cokoli. Papír snese vše a nezačervená se! Obce a občané z okolí zamýšleného zásahu mají právo požadovat zachování zákonného stavu zatížení hustě obydleného území, tedy dodržení předepsaných limitů. Záměr toto buď splňuje - a pak je akceptovatelný, nebo nesplňuje - a pak je na

<p>místě vydat nesouhlasné závěrečné stanovisko EIA a bránit jeho uskutečnění všemi zákonnými prostředky. Podmínky vymyšlené posudkářem nejsou vůbec rozhodné, jejich promítnutí do reálné situace je velmi diskutabilní, dokonce nepovinné a případné nedodržení podmínek bude v budoucnu stěžejí prokazatelné a napravitelné. Vedení okolních obcí o takových situacích již za provozu továrního letiště může předložit bohatou dokumentaci, kdy byla opakovaně porušována dohodnutá pravidla a provozovatel letiště podané stížnosti zamítal jako "neprůkazné".</p> <p>Zaváže se snad posudkář nebo orgán EIA, že takto formulované podmínky budou soustavně kontrolovat a zkoumat jejich dodržování? Nikoli. V reálném stavu kvality výkonu státní správy v této zemi nemusejí být ani promítnuty do budoucích správních rozhodnutí a i když se tak stane, kontroly budou převážně v režii samotného oznamovatele a víceméně budou existovat formálně.</p> <p>Prohlásit, že podmínky stanoviska zajistí dodržení podlimitního stavu je pouhá nereálná fikce, nepravda, pomocí které má být nadlimitní záměr za každou cenu umístěn.</p>	
<p>3. Upozorňujeme zde výslovně orgán EIA i příslušné dotčené orgány, že veškeré v tomto podání uváděné a citované rozsudky správních soudů se týkají běžné rozhodovací praxe úřadů veřejné správy včetně orgánů EIA. Chyby, nezákonnosti a selhávání zdrcujícím způsobem kritizované v těchto rozsudcích se běžně opakují a vyskytují se i v řadě dalších úředních rozhodovacích procesů a nevyhnuly se ani tomuto konkrétnímu projednávání EIA. Proto jsme jako účastníci projednávání pojali obsáhlou argumentaci soudů jako součást svého vlastního včasného písemného vyjádření. S těmito námitkami se musí orgán EIA i dotčené orgány vypořádat v souladu se základními zásadami správního rozhodování (§ 2 - 8 správního řádu), tedy věcně správně, zákonným způsobem, přesvědčivě, nestranně a přezkoumatelně. Nestačí, pokud jen prohlásí, že dané rozsudky obsahují závazný právní názor pouze pro konkrétní rozsuzované případy. Materiálně tomu tak není a nemůže být, když se vytknuté nezákonnosti a chyby soustavně opakují v rozhodovací praxi výše uvedených úřadů.</p> <p>Je tedy otázkou, jaká opatření musejí být uložena v rámci EIA, pokud by měl záměr získat kladné závěrečné stanovisko EIA a zda je to vůbec v rámci tohoto posuzování možné a proveditelné vzhledem k tomu, že závazným předmětem posuzování je předložená dokumentace, zachycující popis navrhovaného záměru. Orgán EIA ani autor posudku EIA nejsou oprávněni měnit oznamovatelem stanovené údaje o kapacitě, rozsahu a řešení záměru ani za něj dopracovávat dokumentaci EIA. Je otázkou, zda lze s těmito omezeními vůbec v souladu se zákonem formulovat závazná opatření pro fázi přípravy, zhotovování</p>	<p>3. Podle zák. č. 100/2001 Sb. orgán EIA ani autor posudku EIA nejsou oprávněni měnit oznamovatelem stanovené údaje o kapacitě, rozsahu a řešení záměru ani za něj dopracovávat dokumentaci EIA.</p> <p>Zároveň jsou povinni stanovit „výrazné a reálné“ podmínky pro minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP včetně podmínek pro dodržení ekologických limitů. Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p>

<p>a užívání záměru, jež by garantovaly dodržení zákonných limitů zatížení okolních intenzivně již využívaných území. V dalším rozboru a v přílohách se tomuto problému dále věnujeme. Pokud nebudou uložena výrazná a reálná opatření k dodržení limitů, bude případné odsouhlasení záměru v rozporu se zákonem i s ústavním pořádkem.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p>3. V návrhu stanoviska EIA jsou uloženy dostatečně výrazné a reálné podmínky k dodržení limitů životního prostředí.</p> <p>To prostě není pravda! Podrobnosti jsou výše - k bodům 1. a 2. našeho vyjádření k dokumentaci.</p>	
<p>4. Prvořadým problémem záměru je fakt, že mohutný letecký provoz se má umístit do hustě obydleného a intenzivně využívaného předpolí velkoměsta, kde řada limitů využití území je již nyní dosahována nebo i překročena.</p> <p>Jde zejména o hluk.</p> <p>V dokumentaci se uvádí, že zamýšlená kapacita zahrnuje průměrný denní počet odbavených cestujících 9.600 osob, ovšem ve špičkovém dni to může být téměř dvojnásobek, tedy 16.780 osob. Veškeré výpočty a predikce hlukové i imisní zátěže ovšem vycházejí z "charakteristického letového dne", který z povahy věci bude vyhodnocen z průměru, nikoli maxima.</p> <p>Vedle toho se v dokumentaci počítá s provozem menších letadel i strojů vojenských a vrtulníků, ale pro takový provoz by nebylo třeba záměr uskutečňovat. Záměr je prosazován s účelem prosadit na tomto letišti soustavný a podle všeho naprosto převažující komerční provoz letounů kategorie S.5.2., tedy vícemotorových proudových strojů do 120 t hmotnosti a s rozpětím až 36 m. Pokud by se záměr uskutečnil, byla by černost jejich pohybů naprosto převažující a s velkou pravděpodobností by překročila uváděných 72 % všech pohybů. Oznamovatel sděluje, že jeho snahou bude přitáhnout na toto letiště nízkonákladové společnosti, a to především snižováním nákladů účtovaných společností letišť užívajícím, což neponechává pochybnosti o povaze převažujícího provozu. Jde o vstupní údaje zejména hlukové studie a zprostředkovaně i zkoumání zdravotních rizik. Jejich výsledky jsou s velkou pravděpodobností již jen pro toto nesprávné.</p> <p>Sám oznamovatel předpokládá překračování ekvivalentních hodnot akustického tlaku 65 dB - a to nikoli jen v areálu samotného letiště, ale mimo něj - v zahrádkářské kolonii Panenských Břežan. A hladina 60 dB pak zasahuje zastavěná území řady okolních obcí a</p>	<p>4. V procesu EIA je řadou podmínek zajištěno plnění hlukových limitů. Tyto limity budou muset být plněny i ve zmiňovaných oblastech. Pokud se ve vyjádření argumentuje požadavkem plnění hladin hluku 60/50 dB mimo prostory, kde platí legislativní hlukové limity, potom je nutno tento požadavek směřovat ke změně legislativy, nikoli k procesu projektové EIA.</p> <p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné.</p> <p>Během procesu EIA byly formulovány a stanoveny takové podmínky (uvedené v návrhu stanoviska EIA), které zajistí plnění ekologických limitů a za kterých nedojde k významným vlivům na veřejné zdraví.</p> <p>Zdravotní rizika jsou podrobně řešena v příslušné studii, zpracované autorizovanou osobou.</p> <p>Velikost, významnost a přijatelnost nebo nepřijatelnost vlivů na obyvatelstvo s důrazem na vlivy hluku jsou provedeny v posouzení zdravotních rizik, které je součástí dokumentace a je zpracované příslušně autorizovanou osobou v souladu se zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>V závěru tohoto posudku se konstatuje, že přímé zdravotní dopady realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné.</p> <p>Součástí dokumentace je posouzení zdravotních rizik</p>

rekreačních území. Je konstatováno riziko dosažení tohoto limitu i v "okrajových částech obytných území", kde jsou prokazatelně situovány stavby pro bydlení a kde se reálně bydlí v podstatně vyšším rozsahu, nežli tvrdí dokumentace (Panenské Břežany, Dolánky, Zlončice).

Na str. 249 a 250 dokumentace EIA oznamovatel uvádí, že hladinami vyššími než 65 dB může být atakována jen část zahrádkářské kolonie na levé straně D8 v Panenských Břežanech a hladina 60 dB že zasáhne jen jeden obytný objekt, který označuje jednou č.p. 172, podruhé č.p. 179 a údajně okrajovou zástavbu v ulicích K dálnici, Akátová a Na Pískách. Tyto ulice jsou obývány trvale, celá oblast vč. pozemků na levé straně D8 je podle platného a závazného územního plánu obce oblastí určenou k zástavbě a to, co je stále nazýváno zahrádkářskou kolonií je zástavba, kde jsou postaveny domy celoročně obývané, z toho k trvalému pobytu je hlášeno dle sdělení obecního úřadu 13 osob a na všech pozemkových parcelách je evidována i parcela stavební.

Kromě toho oznamovatel používá podle svého výkladu účelově a tendenčně znění zákona 258/2000 Sb. § 30, jak uvádí v předmětném dodatku č.2. Zákon 258/2000 označuje srozumitelně chráněný venkovní prostor staveb : *"Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do 2 m okolo bytových domů jakož i rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb"*. Že se jedná o stavby funkčně obdobné rodinným domům není pochyb. Chráněný venkovní prostor je pak v zákoně zřetelně označen jako prostor určený ke sportu či rekreaci atd. Tím, že oznamovatel chce zahrady začlenit podle jím citovaného zákona podle druhu do zemědělských pozemků (zákon 344/1992 Sb.) a ne podle reálného užívání, jak stanovuje zákon na ochranu zdraví, jde o chabý pokus o zmatení.

Připomínku č. 37 nelze považovat za vypořádanou a požadujeme, aby do dokumentace byly doplněny správné údaje o počtu dotčených obyvatel, jak uvádíme výše. Rovněž žádáme, aby v duchu řečeného byly do dokumentace doplněny dotčené parcely jako pozemky v chráněném venkovním prostoru a to co do počtu i do rozlohy.

Zákon o veřejném zdraví výslovně definuje v § 30 odst. 3 chráněný venkovní prostor jako nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť. Rekreace pro účely ochrany před hlukem podle uvedené definice zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájmem bytu v nich. Není tedy správná bagatelizace obecné ochrany vnějšího prostředí v zastavěných i nezastavěných územích okolních obcí

zpracované příslušně autorizovanou osobou v souladu se zák. č. 100/2001 Sb. K problematice posouzení zdravotních rizik byl v rámci posudku EIA zpracován dokument: *Kubina, J.: Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012*. Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:

„Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější.“

Tato posouzení se týkají i citlivějších skupin obyvatel včetně malých dětí, nemocných a starších občanů.

V souladu s definicí WHO se posudek hodnocení vlivů na veřejné zdraví zabýval nejen přímými dopady na fyzické zdraví v podobě rizika zvýšeného výskytu konkrétních nemocí, nýbrž i vlivy spadajícími právě do oblasti duševní a sociální pohody, konkrétně obtěžováním. Za stavu, kdy nebudou překračovány hlukové limity stanovené k ochraně zdraví, není překvapující, že přímé zdravotní dopady nebudou významné. Nepřímé vlivy v oblasti psychologické a sociální dopady, které též spadají do oblasti veřejného zdraví, byly vyhodnoceny jako významné.

Posudek prošel dvojí oponenturou, nejprve autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik Ing. Kubinou, poté odbornými pracovníky KHS jakožto orgánu ochrany veřejného zdraví.

Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS

<p>obsažená v dokumentaci (údajné zemědělské pozemky a individuální rekreace jako záminka neřešení hlukové zátěže).</p> <p>V "pásmu výstrahy" s hlukovou zátěží od 55 dB do 59,9 dB (Aeq) se nalézají celé sousední obce (Dolany, Debrno, Panenské Břežany, Bašť a jižní okraj Minice). Přitom nevyhnutelná chyba a nepřesnost výpočtu je podstatně vyšší nežli 0,1 dB a zákonná zásada předběžné opatrnosti ukládá na rozdíl od podzákonných úprav činit opatření ke snížení zátěže i když nebude jistota, ale pouze pravděpodobnost dosažení nebo překročení zákonného limitu 60 dB (Aeq). A zákon má přednost před předpisy nižší právní síly a právě zákonem jsou přímo ukládány povinnosti právníkům a fyzickým osobám (čl. 2 odst. 3 Ústavy ČR a čl. 2 odst. 2 Listiny základních práv a svobod).</p> <p>Kumulace hluku z leteckého provozu a z provozu na pozemních komunikacích zasahuje výrazně Panenské Břežany a Klíčany. Kumulace s hlukem z Železnice pak je dominantní v Dolanech a Částečně ve Zlončicích a Chvatěrubech. Již nyní jsou zde zjišťovány nadlimity.</p> <p>Vnitřní rozpor obsahuje konstatování, že zvýšení zdravotních rizik rezidentů není významné, ale naproti tomu dopady v psychologické a sociální oblasti budou výrazné, když obtěžování hlukem výrazně vzroste i v doposud klidných územích. Ovšemže psychologické faktory mají podstatný vliv nejen na míru životní pohody, ale i na zdravotní stav populace a na míru zvládnutí jiných zdravotních rizik a zátěží.</p> <p>Konstatujeme hrubé opomenutí přesvědčivě vyhodnotit a zohlednit četnost a hlukový dopad motorových zkoušek předpokládaných kategorií letounů včetně případů nových nebo v sousedním závodě opravovaných strojů.</p> <p>Další důvody zpochybnění správnosti údajů v dokumentaci a jejich interpretace je obsažena v příloženém vyjádření firmy Techson. Je zde konstatována nezbytnost doplnění předložené dokumentace.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p><i>4. K problematice posouzení zdravotních rizik byt v rámci posudku EIA zpracován dokument: Kubina, J.: Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012. Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem: "Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší.</i></p>	<p>Středočeského kraje.</p> <p>Zásada předběžné opatrnosti je v tomto procesu EIA plně respektována včetně všech korekcí na nepřesnost výpočtu a měření dle platné legislativy.</p> <p>Závazné podmínky stanoviska EIA musí být zohledněny v navazujících rozhodnutích, popř. opatřeních podle zvláštních právních předpisů (např. podle stavebního zákona) - viz ustanovení §10 zák. č. 100/2001 Sb. Problém kontroly je řešen navazující legislativou. Proces EIA nemá žádné legislativní ani jiné nástroje pro následnou kontrolu plnění podmínek. Podmínky mohou být ukládány pouze oznamovateli (viz zák. č. 100/2001 Sb.), nemohou být ukládány podmínky pro legislativu, orgány státní správy nebo jiné osoby.</p>
--	---

V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."

V dokumentaci EIA jsou v souboru „Potvrzené počty obyvatel“ uvedeny upřesněné počty obyvatel v roce 2011 (vesměs březen). Jedná se o fotokopie dopisů starostů. V části dokumentace „Letiště Vodochody - akustická studie leteckého provozu, podklad pro dokumentaci EIA 2011“ jsou v tabulce č. 11 Aktualizovaný stav obyvatel ve sledovaných obcích uvedeny u obcí Brázdim, Olovnice a Předboj jiné počty obyvatel než v dopisech starostů. Obec Brázdim: uvedeno 649 obyvatel, starosta uvádí 640 obyvatel. Obec Olovnice: uvedeno 501 obyvatel, starosta uvádí 512 obyvatel. Obec Předboj: uvedeno 589 obyvatel, starosta uvádí 646 obyvatel. V oponentním posudku byly uvažovány počty obyvatel, které uvedly obce.

Zařazení objektů do skupiny "bytových domů, jakož i rodinných domůstaveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb" lze jediné na základě výpisu z katastru nemovitosti a tak také v dokumentaci bylo provedeno, obdobně jako určení chráněného venkovního prostoru.

Pro zajištění plnění hlukových limitů je podmínkami návrhu stanoviska EIA pomocí monitoringu hluku a systému predikce stanoven jednoznačný a reálný systém.

Posudek podle zák. č. 100/2001 Sb. Letiště Vodochody Příloha č. 3

Kumulace vlivů hluku z leteckého provozu a z provozu na pozemních komunikacích je v dokumentaci řešena dostatečně pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí. Posouzení zdravotních rizik vychází z příslušných metodik, které rozlišují samostatné vlivy na zdraví a vlivy ve formě obtěžování. Nelze tedy vlivy ve formě obtěžování zpětně převádět do vlivů na zdraví.

Vyhodnocení a zohlednění četnosti a hlukový dopad motorových zkoušek je podrobně řešeno v příl. č. 23 Dokumentace s názvem Akustická studie - Motorová stojánka.

Jde o nepřípustné zamlčování podstatných problémů. Posudkáři EIA tohoto druhu klidně navrhnou souhlasné stanovisko s podmínkami (jejichž plnění oni následně již nekontrolují!) doslova pro cokoli. Klidně by tak učinili i pro krematorium v Osvětimi!! Jen by formulovali podmínky, aby kouř nebyl příliš tmavý a neobsahoval nadlimit emisí znečišťujících látek! Vůbec by se nezabývali do nebe volající podstatou oznámeného záměru!

<p>Varujeme velmi naléhavě orgán EIA před takovým otrlým a hluboce nemorálním přístupem, který vede k nezákonným důsledkům!</p>	
<p>5. Návrh na stanovení OHP v okolí letiště s tím, Že by izofony na úrovni 60 dB/ 50 dB (Aeq) probíhaly uvnitř pásma při jeho hranici, nekoresponduje s právní úpravou § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, stanoví povinnost provozovatele letiště podat návrh takového pásma pro vojenská letiště a mezinárodní letiště s více než 50 tisíci pohyby za rok. Zde je stanovena povinnost provozovatele v případě překročení hlukových limitů navrhnout OHP a tomu odpovídá i oprávnění a povinnost ÚCL je stanovit.</p> <p>V případě jiných nebo podlimitních letišť tato povinnost neplatí. Lze dokonce konstatovat, že pokud by ÚCL takové OHP stanovil, vybočil by ze své zákonem jednoznačně dané kompetence a porušil by ústavní zásadu, že státní moc lze uplatňovat pouze v případech a mezích výslovně stanovených zákonem (čl. 2 odst. 3 Ústavy ČR a čl. 2 odst. 2 Listiny základních práv a svobod).</p> <p>Z hlediska oznamovatele jde tedy o pokus o jakýsi "nadstandard" ve smyslu získání neadekvátní zvýhodněné pozice v daném území. OHP je totiž ze zákona formulováno jako opatření zajišťující prioritu leteckého provozu před jinými veřejnými nebo soukromými zájmy a aktivitami v území a jde o pásmo nechránící okolní území před nadlimitním hlukem, ale naopak chránící letiště a jeho nadlimitně hlučný provoz před subjekty využívajícími okolní území, stavby či zamýšlející jejich využití. Vyhlášení restriktivně pojatého OHP (omezujícího rozvoj obcí) je zcela nepřijatelné, nemá žádnou oporu v zákoně a je nutno je jednoznačně odmítnout.</p> <p>Předmětný záměr je novým záměrem se vším všudy a je na oznamovateli, aby jej navrhl tak, aby byl schopen prokázat, že mimo pozemky letiště budou dodrženy bez výjimek limity akustického tlaku vztahující se na letecký provoz, a to i v souběhu s vyvolaným provozem na okolních pozemních komunikacích. Pokud se tak nestane a takový průkaz nebude podán, pak nejen že návrh OHP bude nezbytno zamítnout, ale bude nutno vydat i nesouhlasné závěrečné stanovisko EIA.</p> <p>Reakce posudkáře EIA ha tento bod:</p> <p><i>5. OHP je nástrojem pro ochranu obyvatelstva před hlukem a nástrojem územního plánování. Limit pro letiště "zajišťující ročně více než 50 000 startů nebo přistání " představuje hranici, od které začíná platit povinnost provozovatele navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma a provést nebo zajistit provedení příslušných protihlukových opatření. Pozn.: Např. do 30. 9. 2003 byl tento limit nastaven pro "letiště přepravující ročně více než 100 000</i></p>	<p>5. OHP je navrženo dle hygienických předpisů a zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: „Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky.“</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Uvedená povinnost nijak nevylučuje možnost podat návrh na vyhlášení OHP i při nesplnění parametrů pro uvedenou povinnost. Úvahy o budoucím postupu ÚCL nejsou předmětem tohoto procesu EIA.</p>

<p><i>fyzických osob". Pro (v procesu EIA povinnou minimalizaci vlivů hluku) je podmínkou návrhu stanoviska EIA uloženo projednat návrh OHP (ve kterém ovšem budou platit limity 60/50 dB pro stávající chráněnou zástavbu). Zároveň ovšem nelze předjímat jeho reálné stanovení, které je předmětem jiného procesu mimo proces EIA. I v případě, je toto OHP nebude stanoveno, nebo bude stanoveno v jiné formě, podobě apod., budou muset být plněny příslušné limity životního prostředí pro chráněné venkovní i vnitřní prostory.</i></p> <p>Jde o zavádějící argumentaci! 60/50 dB (Aeqv) pro vnější chráněný prostor staveb pro bydlení, školních a zdravotnických zařízení je nepřijatelný. Tento limit může být dodržován v oploceném areálu letiště. Za hranicí areálu u nového zdroje, který nedosahuje předpisové kapacity je nepřijatelný. V případě obytných území je neakceptovatelný již i jen z důvodu vzrůstu obtěžování, psychické zátěže a zdravotních rizik. Jde o nový zdroj, který musí odpovídat soudobým právním požadavkům.</p> <p>Je vědomou nepravdou, že OHP v případě letišť má funkci ochrany obyvatelstva před hlukem. Pravým záměrem jeho stanovení je vždy ochrana letiště jako zdroje nadlimitního hluku před obyvatelstvem z okolí, před jeho oprávněnými požadavky! Je to zmocnění k možnému omezování užívání nemovitostí a k zabrzdění územního rozvoje. Posudkář si měl tyto věci nastudovat a netvrdit nepravdu.</p> <p>Je pouhým alibismem posudkáře EIA, pokud se vymlouvá na to, že OHP bude stanoveno ÚCL v jiném řízení. Položení OHP na obytná území vzniklá před prosazením tohoto záměru je nestoudností, jež nesmí být prosazena!</p> <p>V každém případě požadujeme, aby mezi jakýmkoli podmínkami stanoviska EIA jeho zřízení nebylo zahrnuto. Pokud by zde tento právně nepodložený požadavek byl, šlo by o záminku a vítané alibi oznamovatele o další usilování o jeho nelegální odsouhlasení!</p>	
<p>6. Mezi zvlášť přísně chráněná zařízení z hlediska zdravých životních podmínek patří školní i předškolní zařízení. Jejich ochrana je podle právní úpravy dokonce přísnější, než ochrana celoživotních rezidentů.</p> <p>Řada výzkumů prokázala, že děti, žijící například v blízkosti letišť či hodně rušných komunikací, trpí více poruchou soustředění, ve škole jsou roztěkané, pomalejší či hůře chápou psaný text. Samotná příloha č. 28 dokumentace například zmiňuje, že letecký hluk může více odvádět dětskou pozornost a narušovat jejich komunikaci s učitelem. Studie nezamlčuje ani prokazatelné negativní účinky hluku z letecké dopravy na poznávací (rozumové) funkce u dětí.</p>	<p>6. Vlivy hluku na děti jsou v procesu EIA řešeny dostatečně včetně příslušných podmínek návrhu stanoviska EIA. Vzhledem k nezbytnosti plnění hlukových limitů v celém okolí záměru, není žádný důvod k tomu, že by u školních nebo předškolních zařízení mohly být překračovány.</p>

<p>Výzkum Institutu hygieny a sociální medicíny v Innsbrucku před Časem jednoznačně prokázal, že hluk způsobovaný nadměrnou automobilovou dopravou, kterou Letiště Vodochody bude nevyhnutelně generovat, má negativní vliv na psychický stav dítěte, přičemž tou nejvíce ohroženou skupinou jsou děti předčasně narozené či s nižší porodní hmotností. Navíc byla u dětí prokázána přímá úměra souvislosti intenzity hluku a závažnosti psychických problémů.</p> <p>Požadujeme, aby se zpracovatel dokumentace EIA zaměřil právě na dopady u dětí a toto do dokumentace EIA doplnil. Nejmladší generace by byla soustavným hlukem ohrožena nejvíce. Větší hlukové zátěži by bylo v celém území vystaveno více než tisíc dětí v mateřských školách a téměř 2,5 tisíce dětí v základních školách. V místech se zvýšenou hlukovou zátěží se nachází nejméně 19 mateřských škol a nejméně 11 škol základních.</p> <p>V přílohách tohoto podání jsou přesné počty i mapka informující o umístění školních i předškolních zařízení v území.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p><i>6. Vlivy hluku na děti jsou v procesu EIA řešeny dostatečně především v Posouzení zdravotních rizik včetně příslušných podmínek návrhu stanoviska EIA a to i kompenzačních. Uvedená mapa se zakreslenými školními zařízeními zobrazuje kumulativní vliv hluku v hladinách LDVN, které jsou výsledkem matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB), nemají nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnávány s hlukovými limity. Je otázkou, zda pobyt dětí v uvedených zařízeních probíhá večer (18-22 hod.) a v noci (22 - 06 hod.), tedy v dobách, které se dominantně podílejí na velikosti zobrazených hodnot. Pro porovnání s hlukovým limitem z letecké dopravy lze použít příl. č. 25 Akustická studie leteckého provozu - grafická příl. č. 2 (LD). Pro porovnání s hlukovým limitem ze silnic lze použít příl. č. 24 - Doprava na pozemních komunikacích - grafická příl. č. 5 (LD). V případě použití těchto podkladů lze dokumentovat, že hladiny hluku ve vztahu ke školním zařízením budou významně podlimitní.</i></p> <p>Nezbývá, nežli požadovat jednoznačný průkaz zachování podlimitního stavu. Ten podán nebyl!</p>	
<p>7. Příloha tohoto podání, "Dopravně - inženýrská studie vlivu zprovoznění exitu letiště Vodochody a napojení na komunikační síť." - dopravně-inženýrská studie zpracovaná Ing. Jiřím Veselým rozebírá rozpor navrhovaného dopravního napojení letiště na D8 s příslušnými normami a tedy jeho nerealizovatelnost v předložené variantě a kriticky jako neakceptovatelné z hlediska propustnosti a kapacity hodnotí i přetížení na</p>	<p>7. Nejedná se o problém vlivů na životní prostředí, ale o problém technický. Technická norma není obecně závazný právní předpis.</p> <p>Proces EIA nemá žádné nástroje ke zkoumání detailního souladu</p>

<p>stávajících pozemních komunikacích v dotčeném území.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p><i>7. Dokumentace obsahuje přílohu č. 9 - Dopravně Inženýrská Studie, zpracovanou specializovanou společností, která nerealizovatelnost a neakceptovatelnost záměru neuvádí. Napojení na dálnici D8 je součástí uvažovaného záměru jako IO 01. Navíc je podmínkou návrhu stanoviska podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál zprovozněním přivaděče od D8. Bude tedy na oznamovateli, zda do tohoto rizika vstoupí.</i></p> <p>Posudkář nevyvrátil závěry Ing. Jiřího Veselého a ani se o to nepokusil. Dopravně Inženýrská Studie zpracovaná na objednávku a za peníze oznamovatele a přičleněná k dokumentaci EIA z pochopitelných důvodů nerealizovatelnost této části záměru ani její neakceptovatelnost neuvádí. "Experty", kteří by za peníze oznamovatele a na jeho objednávku doložili neuskutečnitelnost záměru, by oznamovatel rozhodně neplatil a jejich výstup nezveřejňoval, to dá rozum.</p> <p>Posudkář EIA argumentuje mimoběžně. Buď je uvažované dopravní řešení proveditelné ve smyslu technických norem, nebo není! Zde jako oponent dokumentace zjevně selhal.</p>	<p>nebo nesouladu s technickými normami nebo předjímat vydání nebo nevydání výjimky z technické normy. To bude předmětem navazujících správních řízení např. dle stavebního zákona, takže obavy, že by se něco zanedbalo nebo opomnělo, jsou zbytečné. Není ani vybaven příslušně autorizovanými osobami pro konkrétní technickou oblast (těmi je např. vybavena společnost, která zpracovala Dopravně inženýrskou studii).</p> <p>Proto je uloženo podmínkou, že nelze provést kolaudaci terminálu bez zprovoznění MÚK Odolena Voda, jinými slovy záměr letiště Vodochody nelze uvést do provozu bez dopravního napojení na dálnici D8. Jinou možnost proces EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. nemá.</p>
<p>8. Problematiku ochrany přírody, zejména pak vynuceného kácení a otázky velkého tradičního zimního nocoviště kavkovitého ptactva v prostoru Kralup nad Vltavou v kontextu umístění a provozu letiště (migrační trasy ptactva a pokusy trasy ovlivnit) se týká příložený znalecký posudek RNDr. Pavla Trpáka, soudního znalce pro oblast ochrany přírody, který je přílohou tohoto podání. Jde o nový znalecký posudek autora, který se již vyjadřoval k dokumentaci.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p><i>8. Posudek podle zák. č. 100/2001 Sb. Letiště Vodochody Příloha č. 3 Se znaleckým posudkem RNDr. Pavla Trpáka lze vcelku souhlasit. Pouze je nutno zdůraznit, že podmínkami návrhu stanoviska EIA je upřesněna naprostá nutnost respektování zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. V rámci návrhu stanoviska EIA byly dále uloženy takové podmínky, aby k překročení únosného zatížení území nedošlo.</i></p> <p>Pochybná posudkářova proklamace o "naprosté nutnosti respektovat zák. č. 114/1992 Sb. "je zcela lichá. Je to jen planá proklamace, jež Trpákův posudek akorát degraduje! Kde je naplnění zásady materiální pravdy?</p>	<p>8. Problematika ochrany přírody, zejména pak vynuceného kácení a otázky velkého tradičního zimního nocoviště kavkovitého ptactva v prostoru Kralup nad Vltavou je v procesu EIA řešena v souladu s požadavky zákona o ochraně přírody a krajiny, a to včetně podmínek pro minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP.</p>
<p>9. Vodopravní problematiky se týká odborný posudek VHS PROJEKTU - Ing. Martina Jakoubka ohledně celkového vodohospodářského řešení navrhovaného záměru. Je nutno zdůraznit, že v závěru tento posudek formuluje celkem ve 14 bodech požadavky na</p>	<p>9. K odbornému posudku Ing. Jakoubka lze navíc kromě údajů již uvedených uvést následující:</p>

doplnění dokumentace a dotazy na chybějící informace.

Reakce posudkáře EIA na tento bod:

9. Staré ekologické zátěže jsou v dokumentaci specifikovány včetně jejich řešení v rámci požadavků ČIŽP. Podmínkami návrhu stanoviska je uložena koordinace výstavby s odstraňováním těchto zátěží. Požadavek č. 21 vrácení dokumentace se týkal upřesnění problematiky nakládání s odpadními vodami, včetně odpadních vod ze zimní údržby ploch záměru, je dokumentaci dostatečně vyřešen uvedením celkové koncepce nakládání s odpadními vodami Studie odvodnění letiště Vodochody byla zpracována dle legislativy a příslušných technických norem, dle předchozích požadavků a projednána s ČIŽP a Povodím Vltavy s.p., závod Dolní Vltava. Je zpracována v houbce dostatečné pro proces EIA. Výsledný stav s retencí a zasakováním nijak nemění z hlediska výstupů stávající stav. Některé uvedené otázky jsou řešeny v rámci dokumentace EIA, další budou předmětem vodohospodářské části DÚR a jsou řešitelné běžnými technickými metodami. V návrhu stanoviska je uložena řada podmínek, které představují limity pro vodohospodářskou část DÚR, ve které dojde k aktualizaci a případnému zpřesnění této části.

Ke konkrétním otázkám lze uvést, že počty zaměstnanců, požární vody, kapacity ČOV a čištění vod ze zimní údržby jsou uvedeny v rozsáhlých kapitolách dokumentace. Vody z odbavovacích ploch a parkovišť budou přes odlučovače ropných látek odváděny do retenčních nádrží, odkud budou ve vhodném období čerpány přes sorpční filtr do vsakovacího objektu k zasakování. V zimním období jsou zasakovány pouze odtoky ze střech objektů a silničních těles. Odtokové poměry v Postřižinském potoce se vlivem změn v odtoku dešťové kanalizace ze závodu AERO Vodochody a.s. „Postřižinskou“ větví nezhorší - odtok nebude snížen. Vlivem navrhovaného zastřešení objektu skladu leteckých pohonných hmot a železničního stáčíště dojde naopak k drobnému zvýšení odtoků srážkových vod (nekontaminovaných ze střech). Ostatní odpadní vody ze závodu Aero Vodochody jsou již dlouhodobě odváděny po vyčištění ve stávající ČOV AERO jednotnou kanalizační stokou do Vltavy. Důvodem v nejednotnosti uvedených údajů jsou především odlišné požadavky na navrhované vodohospodářské objekty. U hlavních kanalizačních odtoků k recipientům (včetně VO a RN) byla navržena kapacita pro zajištění bezpečného odtoku 100-leté vody. Areálové kanalizace se projektují na zatěžující maximální srážku z dlouhodobého sledování o době trvání 15 min., a to zvlášť pro zimní a letní období.

Není vůbec jasné, zda a které ze 14 požadavků na doplnění dokumentace považuje

Tyto technické připomínky jsou spíše k technickým dokumentům, které budou zpracovány v dalších fázích přípravy záměru dle stavebního zákona (např. dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona).

V rámci dokumentace byla zpracována studie „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ pod vedením autorizovaného inženýra v oboru vodohospodářských staveb.

Podrobné dokumenty týkající se vodohospodářského řešení záměru budou zpracovány např. v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení a dokumentace pro provedení stavby v režimu stavebního zákona.

Tyto dokumenty budou zpracovány podle požadavků orgánů státní správy ve vodním hospodářství a příslušných technických předpisů, např. ČSN včetně parametrů návrhových intenzit deště.

Pro různé typy vodohospodářských zařízení (zasakování, retence, areálová kanalizace, hlavní kanalizační stoky apod.) jsou závazně používány různé periodicity a doby trvání deště.

Např. ČSN 75 6101 „Stokové sítě a kanalizační přípojky“ v bodě 5.3.4.12 stanovuje: „Při návrhu stokové sítě za použití racionálních metod se počítá s periodicitou návrhového deště, kterou určí příslušný úřad (především Vodoprávní úřad). Orientační hodnoty četností výpočtových dešťů jsou uvedeny v tabulce 3.“ Vzhledem k tomu, že vodoprávní úřad se svými požadavky nepodílel na studii „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ bylo správné použití orientačních hodnot, které jsou uvedeny v následující tabulce (ČSN 75 6101):

Tabulka 3 - Orientační hodnoty četností výpočtových dešťů

Četnost výskytu výpočtových dešťů n	Lokalita
-------------------------------------	----------

posudkář za splnění a které nepovažuje za důvodné. Opět zcela mimoběžná argumentace.	1 (1x za 1 rok)	venkovské území
	0,5 (1x za 2 roky)	obytná území
	0,5 (1x za 2 roky)	městská centra, průmyslová a komerční území:
	0,2 (1x za 5 let)	- s kontrolou povodňového stavu od dešťových přívalů ¹⁾
	0,1 (1x za 10 let)	- bez kontroly povodňového stavu od dešťových přívalů
	0,1 (1x za 10 let)	podzemní dráhy, podjezdy ¹⁾
¹⁾ POZNÁMKA V místě jsou stanoveny intenzity dešťových srážek pro nucený odtok.		
<p>Pro odhad max. odtoku dle této ČSN se za kritický déšť považuje patnáctiminutový (neredukovaný) déšť.</p> <p>Dále např. ČSN 75 9010 – „Vsakovací zařízení srážkových vod“ stanovuje periodicitu srážek $p = 0,2 \text{ rok}^{-1}$, (1x za 5 let) a dobu trvání srážek $t_c = 5 \text{ min} - 72 \text{ hod.}$</p> <p>Doporučený součinitel odtoku pro zpevněné pozemní komunikace (např. asphalt, beton, dlažba) 0,7 uvádí mj. ČSN 75 6101 – „Stokové sítě a kanalizační přípojky“ pro výpočet stokové sítě. Tutéž hodnotu uvádí ČSN 75 9010 – „Vsakovací zařízení srážkových vod“ pro asphaltové a betonové plochy, dlažby se zálivkou spár.</p> <p>Součinitel odtoku 0,7 ze zpevněných asphaltových ploch letiště je uveden správně, nedochází zde k „ponižování“ normovaného součinitele.</p> <p>Ve studii „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ jsou zpracovány podrobné</p>		

	<p>matematické modely pro ilustraci vodohospodářské situace.</p> <p>V oznámení a dokumentaci EIA byla stanovena rámcová opatření pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP. Tato opatření byla 2x připomínkována a na jejich základě byly navrženy podmínky pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP v návrhu stanoviska EIA (součást posudku EIA). Tyto podmínky byly opět připomínkovány a na základě těchto připomínek byly stanoveny podmínky tohoto stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ve vodohospodářském projektu jako součásti DÚR počítat s návrhovou intenzitou deště a součiniteli odtoku dle požadavků Vodoprávního úřadu - výústní potrubí z areálu Letiště Vodochody do Vltavy dimenzovat na uvažované rozšíření letiště; v případě využití stávajícího potrubí provést technická opatření, která zajistí soulad s vodohospodářskými předpisy - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou. - v dalších stupních PD budou doloženy podrobné hydrotechnické výpočty odlučovačů lehkých kapalin,
--	--

	<p>akumulačních a havarijních jímek, vsakovacích zařízení a retenčních nádrží; kapacita vsakovacích objektů a retenčních nádrží bude navržena dle platných norem pro vsakovací zařízení ČSN 75 9010 a hospodaření se srážkovými vodami TNV 75 9011, bude provedena riziková analýza vsakování v souladu s požadavky ČSN 75 9010</p> <p>- při přechodu odvádění srážkových vod z ploch, které jsou v zimním období odváděny na ČKV do vsakovacích objektů musí být zajištěno důkladné vyčištění potrubí, aby nedocházelo k odvádění usazených závadných látek do vsaků a následné kontaminaci podzemních vod; toto bude zapracováno do provozního/kanalizačního řádu</p> <p>Staré ekologické zátěže jsou v dokumentaci specifikovány včetně jejich řešení dle požadavků ČIŽP. Jsou řešeny v rámci samostatného procesu mimo proces EIA. Podmínkami návrhu stanoviska je uložena koordinace výstavby záměru s odstraňováním těchto zátěží:</p> <p>- v rámci projektu pro stavební řízení konzultovat technické řešení objektu SO 14 – uložště LPH a IO 06 – splašková kanalizace v části rekonstrukce stávající ČOV AERO se zpracovatelem projektu sanace; v případě potřeby provést v konkrétních místech potřebný doprůzkum z hlediska kontaminace CIU resp. NEL; v případě zjištění kontaminace provádět stavební práce těchto objektů v součinnosti s firmou provádějící sanaci v areálu AERO</p> <p>Další aspekty pak řeší podmínka na zpracování podrobného hydrogeologického posudku:</p> <p>- pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření</p>
--	--

	<p>kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou</p> <p>- v dalších stupních projektové dokumentace bude specifikován prostor pro skladování sněhu ze zimní údržby a vyřešeno riziko tání</p> <p>- v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí bude přesně specifikováno množství vod odváděných do Postřížinského potoka, včetně zhodnocení kapacity kritických profilů na toku s důrazem na zamezení vymývání staré ekologické zátěže ve směru proudění do obce Postřížín</p>
<p>10. Zdůrazňujeme, že pravděpodobnostní analýza havárie na letišti nebo havárie letounu v blízkosti letiště nezohledňuje problematiku zvýšení rizik způsobenou klientelou nízkonákladových leteckých společností. Je podstatný rozdíl v četnosti havárií např. v západoevropském průměru, průměru v jiné geografické oblasti (rozvojový svět, země bývalého SSSR) - a také v případě přednostní orientace komerčního záměru oznamovatele na jeden typ obchodních partnerů - uživatelů letiště, tedy zde právě specifický druh nízkonákladových společností.</p> <p>To podvrací hodnověrnost vypočtených nízkých pravděpodobností.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p><i>10. Letiště Vodochody má být využíváno především nízkonákladovými leteckými společnostmi. Mezi ně patří např. (dle Wikipedie) Ryanair (4,3), EasyJet (4,5) a Wizz Air (3,8) - číslo v závorce je aktuální průměrný věk letadel v letech dle Airfleets.net. Naproti tomu klasické letecké společnosti jako např. ČSA Czech Airlines (9,9), Air France (10), British Airways (13) mají podstatně starší letadlový park.</i></p>	<p>10. Problematika environmentálních rizik byla v tomto procesu EIA řešena na základě mezinárodních statistik a leteckých předpisů. Vychází z certifikovaných předpisů ÚCL a problematika údržby a kontroly letadel není předmětem procesu EIA. Informace o stáří letadel byla podána pro informaci k připomínkám k údajně zastaralému leteckému parku nízkonákladových leteckých společností.</p>

<p>Vyřízení vůbec nereaguje na uvedené výtky. Selhat nemusí jen starší, amortizované letadlo (a zvláště pokud má náležitou údržbu a technickou kontrolu, včasnou generálku!), může být méně spolehlivé nebo havarovat z technických příčin. Novější stroje bez náležité údržby a kontroly mohou být daleko nespolehlivější!</p>	
<p>I. vzhledem k neúplnosti předložené dokumentace je nezbytné její přepracování a doplnění o výše a v přílohách vytknuté položky. Je nutno zdůvodnit četnost pohybů jednotlivých typů letounů ve standardním (průměrném) letovém dni a modelovat i situaci vyšší četnosti pohybů proudových vícemotorových letounů do 120 t hmotnosti.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p><i>Nepřekročitelnost 35 000 pohybů za rok je zaručena podmínkou návrhu stanoviska EIA. Podstatné je to, že dodržování hlukových limitů z veškerého leteckého provozu bude garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviska.</i></p> <p>Opět planá proklamace. Jejím zvěrohodnění chybí dvě podmínky:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aby posudkář nebo orgán EIA počítaly průběžně pohyby na letišti, - aby posudkář a zúčastněné úřední osoby měly své skutečné bydliště tam, kde by souhlasili s odsouhlasením a zřízením OHP! Rázem by se vyjadřovaly jinak!! 	<p>I. Z hlediska intenzit pohybů letadel byla řešena varianta s 35 000 pohyby za rok s názvem „výhledový letecký provoz – uvažovaná cílová kapacita leteckého provozu“ a varianta s 47 950 pohyby za rok s názvem „zamítnutý výhledový stav“. Vzhledem k tomu, že varianta s 47 950 pohyby za rok generovala teoreticky možné překročení obecných hlukových limitů z leteckého provozu, nebyla dále podrobně prověřována a nazvána „zamítnutý výhledový stav“. Ovšem z hlediska klíčových vlivů hluku prověřena byla – viz Akustická studie z leteckého provozu a izofony graficky znázorněny v přílohách č. 10 a 11 uvedené studie.</p> <p>Požadavek:</p> <p>„- aby posudkář nebo orgán EIA počítaly průběžně pohyby na letišti,</p> <p>- aby posudkář a zúčastněné úřední osoby měly své skutečné bydliště tam, kde by souhlasili s odsouhlasením a zřízením OHP“</p> <p>neobsahuje žádné ustanovení zákona.</p>
<p>DÍLČÍ ZÁVĚR části A):</p> <p>Posudkář neoponoval dokumentaci objektivně, důsledně a nedržel se nutnosti dodržet zásadu materiální pravdy. Vzhledem k naprosté proklamativnosti, rutinérství a nehodnověrnosti posudku EIA požadujeme, aby orgán EIA bez dalšího po veřejném projednání vydal nesouhlasné stanovisko a toto náležitě odůvodnil.</p>	<p>Posudkář zpracoval posudek objektivně a odpovědně. Zásada materiální pravdy byla respektována. Veškeré připomínky směřují buď k aspektům, které nejsou náplní procesu EIA, k legislativním aspektům nebo aspektům, které budou náplní následných správních aktů.</p>
<p>B) K posudku EIA jako celku máme tyto následující námitky:</p> <p>I. Vyhodnocení imisního pozadí a příspěvků záměru, zejména problematika polétavého prachu frakcí PM10 a PM2,5 na str. 119 -120 je zajímavé konstatací docela výrazných</p>	<p>B) I. Problematika vlivů na ovzduší ve formě krátkodobých imisních koncentrací je poměrně velmi složitá, a proto zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ukládá zjišťování vlivů</p>

příspěvků provozu záměru v případě 24-hodinových průměrů v areálu a jeho blízkosti. Pokud tedy nyní pozadí nesignalizuje překročení limitu ve vyšší četnosti, než je povolených 35x za kalendářní rok, pak s těmito příspěvky může dojít k překročení této maximální četnosti a tedy nedodržení příslušného limitu. Šlo ovšem navíc o pouhé odborné odhady.

Podstatné je, že jde zvláště u nejjemnější frakce polétavého prachu o velice rizikové látky, zhoršující zdravotní stav populace a četnost úmrtí i při poměrně nízkých koncentracích. Jak z letecké dopravy, tak i z provozu na pozemních komunikacích je tento polétavý prach hojně dotován spaliny spalovacích motorů, otěry pneumatik, živičných povrchů a brzdových obložení. Jde často o karcinogenní složky. Proto nelze vůbec určit "bezpečnou" hodnotu takových imisí. Každá je riziková. Vysoké koncentrace jsou pak zdravotně rizikové extrémně.

To samozřejmě autora posudku ponechává úplně klidným. Nadlimit v území ani podle nové právní úpravy prý není - jde ovšem o pouhý odhad, nikoli o bezpečný průkaz podlimitu.

Na str. 195 posudku EIA se konstatuje, že návrh stanoviska pro OHP obsahuje podmínku dodržet hlukové limity pro vnitřní i vnější chráněné prostory stávajících staveb pro bydlení a dalších chráněných staveb. Tím se podle posudkáře liší stávající návrh OHP oproti povinnému vyhlášení OHP ve smyslu zákona o veřejném zdraví (u vojenských letišť a u civilních dosahujících 50 tis. pohybů ročně a více), kdy se hlukové limity pro stávající venkovní prostory dodržovat nemusí. Je tedy otázkou, pokud je toto uloženo, proč OHP vůbec vyhlášovat, proč neuložit pouze podmínky dodržet obecné limity pro vnější a vnitřní chráněné prostory? Odpověď následuje vzápětí.

Na str. 196 se v kontextu požadavku posudkáře na stanovení OHP kulantně poznamenává, že pásmo *"se projevuje jednak jako opatření pro eliminaci vlivu hluku, jednak jako možný vliv na hmotný majetek"*. Na rozdíl od výše uvedených nepravdivých konstatací ohledně OHP zde je již naznačen jeho reálný dopad. Posudkář je chápe "především jako informaci pro územní plánování o plošných vlivech v území". To je zajisté důležité konstatování. Má jít o jeden z územních limitů pro rozvoj daných lokalit a obcí.

Ovšem na str. 195 se navíc konstatuje, že průběžný monitoring hluku bude vybaven predikčním modelem, který bude signalizovat, pokud by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických hlukových limitů pro vnější chráněný prostor stávajících staveb (nikoli tedy staveb uskutečněných po datu účinnosti vyhlášení OHP). V takovém případě *"... budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a*

nového zdroje znečištění ve formě ročních imisních koncentrací, jak bylo podrobně objasněno v posudku.

OHP je navrženo dle hygienických předpisů a zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: „Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky.“

Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zákona, a proto nepodléhá procesu EIA.

Uvedená povinnost nijak nevylučuje možnost podat návrh na vyhlášení OHP i při nesplnění parametrů pro uvedenou povinnost. Úvahy o budoucím postupu ÚCL nejsou předmětem tohoto procesu EIA.

Plnění hlukového limitu lze prokázat pouze měřením, na základě výpočtu akustické situace lze usuzovat na očekávané hladiny hluku. Proto je navržen kontinuální monitoring.

Předjímání protiprávního stavu, kdy: „Kontroly dotčených orgánů (UCL, KHS) bývají neúčinné, předem oznámené nebo se neprovádějí. Provozovatel hlukového monitoringu, placený oznamovatelem, si rozmyslí takové predikce vydávat a oznamovatele nic nenutí povolená pravidla měnit, nebo zpřísňovat.“ nemůže proces EIA nijak akceptovat. Jinými slovy nelze vydat záporné stanovisko, protože se stěžovatel domnívá, že orgány státní správy nebo akreditované laboratoře nebudou plnit legislativou stanovené funkce.

V procesu EIA bylo prokázáno, na základě uloženého monitoringu hluku bude možné dodržet hlukové limity.

<p><i>technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržení hlukových limitů pro uvedené chráněné venkovní prostory staveb, tato opatření budou projednána s ÚCL a KHS, provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření...</i> Jde jednak o přiznání, že existuje nejistota, zda při určeném počtu pohybů letadel a při splnění dalších navrhovaných podmínek nebude přece jen docházet k hlukovému nadlimitu v okolí obytných staveb, staveb pro školství, zdravotní a sociální účely a funkčně obdobných staveb! Žádný průkaz bezpečného podlimitu proveden nebyl! Provozovateli se budou "navrhovat" opatření jako je snížení počtu pohybů letadel! Přesně takové mechanismy v praxi nefungují. Kontroly dotčených orgánů (UCL, KHS) bývají neúčinné, předem oznámené nebo se neprovádějí. Provozovatel hlukového monitoringu, placený oznamovatelem, si rozmyslí takové predikce vydávat a oznamovatele nic nenutí povolená pravidla měnit, nebo zpříšňovat. Ono to dost dobře ani nepůjde, pokud bude mít závazně nasmlouvaný provoz leteckých společností. To bude přebytečná letadla posílat do Ruzyně? Něco takového mu jeho partneři – letečtí přepravci trpět nebudou!</p> <p>Jde o ryzí alibismus a chladnokrevnou, bezohlednou snahu potenciálně nadlimitní zdroj přinejmenším hluku do intenzívně využívaného rezidenčního předpolí velkoměsta prosadit. Jsme tedy konfrontováni s pokusem vytvořit v posledku stejně protiprávní a zároveň prakticky neřešitelný stav, jako je dlouhodobá situace obcí a obytných území kolem letiště v Ruzyni. V prostředí pokleslé kvality výkonu státní správy v této zemi je to naprosto reálná perspektiva. Souhlasný posudek EIA má posloužit jako dílčí kladný doklad užitý k prokleštění cesty k uskutečnění záměru!</p> <p>I kdyby vůbec žádných dalších důvodů pro nesouhlasné a náležitě odůvodněné stanovisko EIA nebylo, již toto by byl dostačující důvod v souladu se zásadou předběžné opatrnosti (§ 13 zákona č. 17/1992 Sb.) pro jasný nesouhlas. Bylo na oznamovateli, aby podal přesvědčivý průkaz zachování bezpečně podlimitní zátěže i při plném (maximálním možném) provozu zamýšleného záměru. Tento průkaz nepodal. Posudkář EIA i přes úpornou snahu o souhlasný výsledek celé procedury EIA pak sám nechtěně konstatoval pravý stav hlukové zátěže, u nového zdroje podle českých předpisů neakceptovatelný!</p>	
<p>2. Upozorňujeme opět výslovně a naléhavě - jak jsme již učinili ve vyjádření k dokumentaci - orgán EIA i příslušné dotčené orgány, že veškeré v tomto podání uváděné a citované rozsudky správních soudů se týkají běžné rozhodovací praxe úřadů veřejné správy včetně orgánů EIA. Chyby, nezákonnosti a selhávání zdrcujícím způsobem kritizované v těchto rozsudcích se běžně opakují a vyskytují se i v řadě dalších úředních</p>	<p>2. Veškeré metody použité v tomto procesu EIA pro posuzování vlivů na životní prostředí patří k závazným metodám v rezortu ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Pokud jsou některé metody stanovené legislativou, pak byly použity tyto metody. Na posouzení se podílely příslušně autorizované osoby.</p>

<p>rozhodovacích procesů a nevyhnuly se bohužel ani tomuto konkrétnímu projednávání EIA, stačí kriticky nahlédnout skutečnou kvalitu posudku EIA. Proto jsme jako účastníci projednávání pojali opakovaně obsáhlou argumentaci soudů jako součást svého vlastního včasného písemného vyjádření v rámci této EIA. S těmito námitkami, ve značné míře spojenými s konstatováním průkazných nezákonností, se musí orgán EIA i dotčené orgány odpovědně vypořádat v souladu se základními zásadami správního rozhodování (§ 2 - 8 správního řádu), tedy věcně správně, zákonným způsobem, přesvědčivě, nestranně a přezkoumatelně. Nestačí, pokud jen prohlásí, že dané rozsudky obsahují závazný právní názor pouze pro konkrétní rozsuzované případy. Materiálně tomu tak není a nemůže být, když se vytknuté nezákonnosti a chyby soustavně opakují v rozhodovací praxi výše uvedených úřadů.</p> <p>Zdůrazňujeme, že dokonce i posudek EIA výše konstatovaných kvalit nechtěně usvědčuje oznamovatele, že nepodal hodnověrný průkaz podlimitního zatížení okolních chráněných staveb hlukem za plného provozu záměru. Souhlasné stanovisko podle zákona nepřichází v úvahu.</p> <p>Orgán EIA ani autor posudku EIA nejsou oprávněni měnit oznamovatelem stanovené údaje o kapacitě, rozsahu a řešení záměru ani za něj dopracovávat dokumentaci EIA. Posudkář ovšem v řadě případů fakticky dopracovával a zajišťoval doplnění dokumentace. To je na mnoha místech jeho posudku dostatečně patrné. Jde o procesní pochybení, jež je v rozporu se zákonem. V kontextu celého záměru a jeho sporných stránek se ovšem jedná spíše o pouhý detail... .</p> <p>Ve smyslu výše uvedeného</p> <p>I. podáváme odůvodněné a včasné nesouhlasné písemné vyjádření k posudku EIA a požadujeme, aby proběhlo nyní zrušené veřejné projednání - a to nikoli v době dovolených (červenec - srpen), ale v některém vhodném zářijovém termínu roku 2013 a</p> <p>II. požadujeme v předepsaných lhůtách vydat nesouhlasné stanovisko obsahující podrobné, pravdivé a hodnověrné odůvodnění nesouhlasu.</p>	<p>Veškeré výpočty uvedené v dokumentech EIA lze kdykoli velmi jednoduše přezkoumat.</p> <p>Záměr je jednoznačně limitován podmínkami stanoviska a to především jednou z hlavních podmínek – a to plněním hlukových limitů, které bude zajištěno prostřednictvím podrobně stanoveného monitoringu hluku. Neexistuje tedy nějaký „plný provoz“ uvažovaného záměru, který bude překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</p> <p>Zpracovatel posudku RNDr. Ludvík Vladimír byl povinen mj. zkontrolovat správnost dokumentace. Během této kontroly našel některé nesrovnalosti, ke kterým si vyžádal od oznamovatele podklady, které byly použity ke zpracování dokumentace na základě ustanovení § 9 odst. 6 zákona. Vzhledem k tomu, že se jednalo o chyby typu chyb písařských, které neměly žádný vliv na závěry dokumentace a neznemožňovaly provedení procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb., uvedl tyto části na pravou míru.</p> <p>Podle zák. č. 100/2001 Sb. orgán EIA ani autor posudku EIA nejsou oprávněni měnit oznamovatelem stanovené údaje o kapacitě, rozsahu a řešení záměru ani za něj dopracovávat dokumentaci EIA.</p> <p>Zároveň jsou povinni stanovit podmínky pro minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP včetně podmínek pro dodržení ekologických limitů. Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p>
--	--

Obec Postřizín, ze dne 10. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání
------------	------------

<p>I. Místo úvodu</p> <p>Obec Postřizín v souladu s ustanovením § 9 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“) podává vyjádření k posudku o hodnocení vlivů záměru „Letiště Vodochody“ na životní prostředí (dále jen „oponentní posudek“) oznamovatele Letiště Vodochody a.s., IČ: 28199472, se sídlem U letiště 374, 250 70 Odolena Voda-Dolínky (dále jen „oznamovatel“), jenž byl vypracován RNDr. Vladimírem Ludvíkem, nar. 10. 5. 1959, IČ: 11013044, Veverkova 1343/1, 500 02 Hradec Králové-Pražské Předměstí.</p> <p>Vypracovaný oponentní posudek se odvrací od běžného občana žijícího v okolí navrhovaného záměru a dopady na jeho životní prostředí odbývá odkazem na matematické výpočty, které jsou dle RNDr. Vladimíra Ludvíka vypracovány v souladu s podzákonnými právními předpisy. Tento závěr zpracovatele oponentního posudku tak podzákonnou normu staví nad ústavně zaručené právo na příznivé životní prostředí. Samotné neakceptování požadavku provedení empirického sběru dat za simulovaného leteckého dne, který požadovala obec Postřizín ve svém vyjádření k oznámení záměru a k dokumentaci záměru, tak bagatelizuje závěry předkládaných výpočtů a pohrdá oprávněnými zájmy občanů obce Postřizín. Skutečné měření hlukové zátěže stanoví jako podmínku souhlasného vyjádření, kdy měření hluku mají být prováděna v případě 1400 pohybů proudových letadel za rok, tedy až v okamžiku ostrého provozu letiště Vodochody. Skutečná výše emisí hluku a jejich dopady na lidské zdraví obyvatel Postřizína, jakož i její kumulace s ostatními negativními vlivy záměru, se mají tak zjišťovat až za skutečného provozu letiště, a jejich překročení má být řešeno provedením protihlukových a jiných opatření, na místo aby jejich objektivní vyhodnocení bylo provedeno v rámci hodnocení vlivů záměru oznamovatele na životní prostředí a jeho výsledek se promítl do závěrečného stanoviska.</p>	<p>I. Únosné zatížení území definuje zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů v ustanovení § 5:</p> <p>„Únosné zatížení území je takové zatížení území lidskou činností, při kterém nedochází k poškozování životního prostředí, zejména jeho složek, funkcí ekosystémů nebo ekologické stability.“</p> <p>Poškozování životního prostředí definuje zákon v ustanovení § 8:</p> <p>„Poškozování životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy.“</p> <p>Během procesu EIA bylo zjištěno, že realizací a provozem záměru nedojde ke zhoršení ŽP nad míru stanovenou zvláštními předpisy.</p> <p>Skutečné hladiny hluku během provozu letiště budou kontinuálně měřeny monitorovacím systémem hluku, který zajistí pružně a reálně pomocí predikčního modelu plnění hlukových limitů.</p> <p>Naopak ve vyjádření uvedený požadavek na testovací provoz záměru bez dostavby dráhového systému, terminálu, silničního napojení a další infrastruktury (vodní hospodářství, média apod.) je v podstatě nereálný už proto, že tento proces EIA je nezbytným podkladem pro vydání územních rozhodnutí na jednotlivé části záměru.</p>
<p>II. Variantnost hodnoceného záměru</p> <p>Předložený oponentní posudek, jakož i samotná dokumentace, vychází jen z jedné varianty navrhovaného záměru. RNDr. Vladimír Ludvík se vůbec nezabývá možnými dopady záměru na životní prostředí při nižším pohybu letadel a menším počtu odbavených cestujících (například v rozsahu 17 500</p>	<p>II. Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: „Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen „oznamovatel“), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen „oznámení“) příslušnému úřadu.“ Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě 17 500 pohybů letadel za rok a 1 500 000 přepravených</p>

<p>pohybů letadel za rok a 1 500 000 přepravených osob), jenž by přinesl alternativní pohled na zatížení okolního prostředí navrhovaným záměrem. Ba naopak, jednu aktivní variantu hodnocení záměru považuje za dostačující (viz strana č. 211), a tento stav nepovažuje za nedostatek dokumentace. Uvedené se snaží oponentní posudek kompenzovat stanovením řady podmínek souhlasného stanoviska, která jsou stanovena velmi vágním a dispozitivním způsobem. Dobrým příkladem budiž formulace bodu za 4), dle něhož je dáno na uvážení oznamovatele, zda bude provádět kontrolu dráhy lety letadel.</p> <p>Popisovaného nedostatku si všímá zpráva společnosti EUROCONTROL, v níž se uvádí, že nutně musí být k dispozici odlišné letové trasy nabízející alternativní řešení zmírnění hluku. Tyto alternativy však nejsou v dokumentaci zpracovány, respektive „...nebyly nikterak doloženy, a proto nelze posoudit všechny možné protihlukové alternativy ani to, zda konečný návrh představuje optimální řešení odhlučnění“, jak uvádí zmíněná zpráva společnosti EUROCONTROL.</p> <p>Absence alternativního řešení, respektive nezpochybnění tohoto stavu, znehodnocuje předložený oponentní posudek a jeho závěry. Nejsou-li zváženy všechny možnosti realizace záměru, nelze dospět k závěru, zda předložená dokumentace poskytuje či neposkytuje objektivní hodnocení dopadů na životní prostředí. Tato vada však musí nutně ovlivnit závěry posuzování vlivů na životní prostředí, a oponentní posudek se tak z důvodu rozporu s ustanovením § 1 odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nemohou stát objektivním odborným podklad pro vydání stanoviska.</p>	<p>osob, nemohl takový záměr, resp. jeho varianta být ani posouzen.</p> <p>Podmínka:</p> <p>„- v dalším rozšíření uvažovat i s kontrolou dráhy letu“ byla myšlena jako striktní povinnost. Vzhledem k upozornění na eventuelní nejasnost byla přeformulována následovně:</p> <p>„- v dalším rozšíření provádět kontrolu dráhy letu“.</p> <p>Posudek plně respektuje závěry studie Eurocontrolu v oblasti vlivů na životní prostředí a veškeré podmínky pro to, aby vlivy nepřekročily ekologické limity, byly v procesu EIA zpracovány.</p>
<p>III. Reakce na hodnocení vyjádření obce</p> <p>RNDr. Vladimír Ludvík na několika místech svého vyjádření k připomínkám obce Postřižín k dokumentaci dospívá k absurdnímu závěru, že realizací záměru dojde ke zlepšení životního prostředí v obci Postřižín, neboť jeho obyvatelé nebudou „významným“ způsobem (pochopitelně dle předkládaných matematických výpočtů) dotčeni provozem letiště Vodochody, nýbrž dojde k významnému snížení dopravy na hlavní komunikaci č. II/608 z důvodu vzniku nového napojení na dálnici D8. Jak k uvedenému závěru RNDr. Vladimír Ludvík dospěl, není z oponentního posudku zřejmé, respektive není v oponentním posudku žádným způsobem rozpracována myšlenka, jak bude zajištěno, aby cestující, dopravci a zásobování letiště výhradně využívali nově</p>	<p>III. To, že dojde k významnému snížení dopravy na hlavní komunikaci č. II/608 vyplývá jednoznačně z Dopravně inženýrské studie. Tato studie byla zpracována specializovanou společností vybavenou potřebnými autorizacemi, která řeší tuto problematiku na území celé ČR včetně tvorby metodických doporučení.</p> <p>Množství emisí a imisí pro jednotlivé prostory vč. obce Postřižín Rozptylová studie přesně specifikuje, v posudku je tato problematika dále vysvětlena. S tím související vlivy na zdraví jsou pak náplní Analýzy zdravotních rizik vč. oponentního posudku.</p> <p>Železniční vlečka nebude významným zdrojem vlivů na ŽP, a jak konstatuje i vyjádření, její provoz musí odpovídat drážním předpisům, vč.</p>

<p>zbudovaný dálniční napojení, a to zejména v dopravní špičce podrobně rozpracované ve vyjádření obce k dokumentaci. Příspěvky záměru z hlediska znečištění ovzduší budou velmi malé, čehož má být dosaženo předpokládaným sítovým měřením v plochách 1x1 km. Uvedená hypotéza RNDr. Vladimíra Ludvíka, a nakonec i samotná dokumentace záměru, opomíjí skutečnost, že 80 % vzletů bude realizováno po uvažovaném odklonu o 15 stupňů přes katastrální území obce Postřizín, kdy motory letadel, jež budou po vzletu v plném tahu, budou namířeny přímo na intravilán obce Postřizín. Jakému množství emisí škodlivých látek budou za této situace vystaveni obyvatelé obce Postřizín se v dokumentaci a oponentním posudku nedozvíme, stejně tak není pojednáno, jaké konkrétní dopady mohou tyto škodlivé látky vyvolat na zdraví obyvatel obce Postřizín.</p> <p>Veškeré výhrady obce Postřizín týkající se zavážení leteckého paliva do areálu letiště po staré železniční vlečce (pro úplnost si je připomeňme: technický stav vlečky, dopady havárie vlaku, hluk dopravy na vlečce) byly RNDr. Vladimírem Ludvíkem vypořádány jedinou premisou: „Provoz na železniční vlečce musí odpovídat drážním předpisům“, tedy, že rychlost vlaku bude malá. Jak v samotné dokumentaci, tak ani v oponentním posudku, není zohledněn technický stav vlečky, nejsou nijak řešeny dopady na životní prostředí, které by vyvolalo provedení úplné opravy železniční vlečky, a nejsou upraveny možné dopady havárie cisteren, jež by měly zavážet letecký benzín do areálu letiště.</p> <p>Četnost pohybů po železniční vlečce RNDr. Vladimír Ludvík odhaduje na čtyři cisternové vozy denně, přičemž uvedený závěr nevychází ze žádného výpočtu, který by byl předložen v oponentním posudku anebo v samotné dokumentaci. Hluk pocházející z provozu na vlečce bude minimální, dle RNDr. Vladimíra Ludvíka menší než 0,1 dB. Jak k uvedenému výpočtu RNDr. Vladimír Ludvík dospěl, zůstává obci Postřizín, jakož i jiným účastníkům řízení o hodnocení vlivů na životní prostředí, utajeno. Nutno však zdůraznit, že pokud je v obci Postřizín lidským uchem slyšet provoz z podstatně dále od obce situované mezinárodní železniční tratě Praha – Ústí nad Labem, lze očekávat (a toto očekávání není vyvráceno), že bude negativně působit na obyvatele obce Postřizín i hluk z provozu železniční vlečky. Slovo očekávat je v tomto případě na místě, neboť měření skutečného hluku a ani shora obcí Postřizín kritizovaný matematický model výpočtu šíření hluku není pro tento případ předkládán.</p> <p>Skutečnost, že obce Postřizín považuje zhodnocení svého vyjádření k</p>	<p>ekologických.</p> <p>Zákon č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení neukládá zpracovateli posudku kontaktovat zástupce obce.</p>
---	--

<p>dokumentaci RNDr. Vladimírem Ludvíkem za nedostatečné, je dáno i tím, že RNDr. Vladimír Ludvík za celou dobu zpracovávání oponentního posudku se nebyl osobně seznámit se situací v obci Postřižín, nikterak nekontaktoval starostku obce či zastupitelstvo obce, a nakonec obci Postřižín není známo, že by bylo za účelem vypracování oponentního posudku prováděno na území obce Postřižín jakékoliv místní šetření či jiný sběr informací. Toto tristní konstatování též nikterak nepřidává na objektivnosti zpracování oponentního posudku.</p>	
<p>IV. Podjatost zpracovatele posudku</p> <p>Deklarovaným účelem posuzování vlivů na životní prostředí je získat objektivní odborný podklad pro vydávání rozhodnutí či jiných opatření podle zvláštních právních předpisů, zejména stavebního zákona. Potřeba této objektivnosti je zdůrazněna i v rámci stanovení odborných a osobních předpokladů, které jsou kladeny na osobu zpracovatele posudku. Nakonec požadavek objektivního a nezávislého posouzení dokumentace zpracovatelem oponentního posudku je zdůrazněna v ustanovení § 19 odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.</p> <p>Tyto předpoklady mohou být naplněny jen tehdy, pokud lze mít důvodnou pochybnost o nepodjatosti osoby zpracovatele posudku. RNDr. Vladimír Ludvík se podílel společně se zpracovatelem dokumentace RNDr. Tomášem Bajerem, CSc., na minimálně sedmi řízeních o posuzování vlivů na životní prostředí (MZP 090, MZP219, MZP082, HKK092, MZP 109, OV6088 a MZP 159), přičemž vždy dospěli ke společnému závěru: k akceptovatelnosti hodnoceného záměru z hlediska vlivů na životní prostředí. V této souvislosti vystupují do popředí zejména společné závěry zpracovatele dokumentace a RNDr. Vladimíra Ludvíka při posuzování vlivů na veřejné zdraví a na životní prostředí záměru Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně (již zmíněné MZP 090).</p> <p>Pokud se tedy opakovaně zpracovatel oponentního posudku RNDr. Vladimír Ludvík a zpracovatel dokumentace RNDr. Tomáš Bajer, CSc., podíleli na hodnocení dopadů více záměrů na životní prostředí (a vždy dospěli ke stejnému závěru), lze se důvodně domnívat, že jeden ze zpracovatelů spoléhá na závěry dovozené druhým zpracovatelem, slepě opisuje jím provedené výpočty a bez vlastního uvážení přebírá hodnocení druhého zpracovatele; tyto domněnky</p>	<p>IV. RNDr. Bajer i RNDr. Ludvík patří k profesionálním zpracovatelům dokumentů EIA v ČR a není vcelku nic divného na tom, když z několika set procesů EIA, na kterých se zúčastnili, se cca v 7 případech podílejí na stejném.</p> <p>Při posuzování záměru Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně a letiště Vodochody byly jako nejvýznamnější vlivy na životní prostředí vyhodnoceny vlivy leteckého hluku, není tedy nic zvláštního na tom, že stejné vlivy jsou popsány obdobnými nebo stejnými formulacemi.</p> <p>Kritika záměru byla v rámci posudku provedena, byly nalezeny chyby dokumentace a byly stanoveny podmínky pro eliminaci a minimalizaci vlivů vč. podmínek pro zajištění plnění ekologických limitů.</p> <p>Posudek plně respektuje závěry studie Eurocontrolu v oblasti vlivů na životní prostředí a veškeré podmínky pro to, aby vlivy nepřekročily ekologické limity, byly v procesu EIA zapracovány.</p>

<p>bohužel potvrdil samotný texty jednotlivých kapitol oponentního posudku.</p> <p>Vyjmenované pochybnosti o nepodjatosti zpracovatele posudku nakonec podlamují i samotný požadavek objektivitu. Pokud například závěrečné hodnocení záměru Letiště Vodochody z podstatné části, a to mnohdy i doslovně, odpovídá závěrečnému hodnocení záměru Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně, nasvědčuje toto podcenění a nedostatečnému seznámení se s dopady záměru na životní prostředí. Naprostou shodu mezi hodnocením obou projektů, byť se v jednom případě jedné o rozšíření letiště o paralelní RWY a ve druhém o výstavbu mezinárodního letiště, je následující:</p> <p><i>„Posuzovaný záměr byl v daném území procesem EIA posouzen ze všech podstatných hledisek... Vzhledem k velkému množství připomínek k maximální kapacitě záměru, byla této kapacitě v posudku EIA věnována nadstandardní pozornost. Maximální kapacita byla stanovena mj. striktně podmínkou návrhu stanoviska EIA. Ještě větší pozornost byla věnována maximální kapacitě nočního provozu, kde byla stanovena navíc další přísnější podmínka pro jednu konkrétní noc. Tato podmínka byla stanovena nad rámec povinností stanovených legislativou. Uvedené podmínky jsou zároveň jedněmi ze základních limitů záměru... Vlivy na obyvatelstvo z hlediska akustické a imisní situace byly vyhodnoceny příslušnými specializovanými studiemi jak pro etapu výstavby, tak i pro etapu provozu... Z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivu na ovzduší vyplynulo, že u objektů nejbližší obytné zástavby nedojde k významnější změně imisní zátěže znamenající překračování imisních limitů, respektive, která by znamenala významnější změnu z hlediska hodnocení zdravotních rizik v případě (ne)realizace záměru... Na základě výsledků rozptylové studie bylo ve vztahu k vybraným lokalitám provedeno vyhodnocení zdravotních rizik, ze kterého vyplývá, že krátkodobé i dlouhodobé imisní příspěvky řešených škodlivin... V rámci posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví byla v posudku EIA zvláštní pozornost věnována problematice ochranného hlukového pásma (OHP)... Z hlediska posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví lze konstatovat, že po zhodnocení celkové situace a všech existujících, dodaných, vyžádaných i samostatně objednaných podkladů je realizace uvažovaného záměru akceptovatelná za předpokladu plnění všech podmínek pro fázi přípravy, výstavby a provozu uvedených v návrhu stanoviska EIA... Z hlediska posouzení vlivů na ostatní složky životního prostředí lze záměr označit z hlediska velikosti vlivů za malý až málo významný, z hlediska významnosti</i></p>	
--	--

<p><i>vlivů za málo významný... Po zhodnocení všech prostorových vlivů, jevů a faktorů a na základě existujících, dodaných, vyžádaných i samostatně objednaných podkladů je realizace uvažovaného záměru akceptovatelná z hlediska vlivu na životní prostředí za předpokladu plnění všech podmínek pro fázi přípravy, výstavby a provozu uvedených v návrhu stanoviska EIA.</i>“</p> <p>Samotné oponentní hodnocení má však pojmově upozornit na negativa a nedostatky hodnocené dokumentace a nikoliv otrocky potvrzovat její závěry; toto přísluší až závěrečnému stanovisku, které má vycházet z odlišných názorů na hodnocený záměr a jeho dopady na životní prostředí. S kritikou a zdůrazněním nedostatků dokumentace se však setkáváme pouze ve studii vypracované zahraniční společností EUROCONTROL.</p> <p>S ohledem na všechny popsane skutečnosti nutno předložený oponentní posudek vypracovaný RNDr. Vladimír Ludvík vyhodnotit jako nezákonný, vypracovaný v rozporu s ustanovením § 1 odst. 3 a 19 odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí vyrozuměna.</p>	
<p>V. Hydrogeologické výpočty</p> <p>Tak jako v ostatních částech ani vodohospodářské části se oponentní posudek nevypořádal s námitkami obce Postřizín. Průběh povodně (nejprve dlouhodobé deště, následně přívalové lijáky) v červnu 2013 a související hydrologická situace opět ověřila, že stávající výustě do recipientů z prostoru letiště Vodochody a areálu AERO Vodochody jsou nekapacitní a současně hladina podzemní vody v prostoru náhorní plošiny letiště vystupuje na mnoha místech až k úrovni terénu, a to v kombinaci s výskytem dalších přívalových srážek způsobuje povrchové zaplavování níže položeného území spojené s destruktivními účinky proudící vody (nástup bleskové povodně). Viz příloha č. 1.</p>	<p>V. Tyto připomínky jsou k technickým dokumentům, které budou zpracovány v dalších fázích přípravy záměru dle stavebního zákona (např. dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona).</p> <p>V rámci dokumentace byla zpracována studie „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ pod vedením autorizovaného inženýra v oboru vodohospodářských staveb.</p> <p>Podrobné dokumenty týkající se vodohospodářského řešení záměru budou zpracovány např. v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení a dokumentace pro provedení stavby v režimu stavebního zákona.</p>
<p>VI. Závěr a písemné položení otázek</p> <p>Oponentní posudek vypracovaný RNDr. Vladimírem Ludvíkem, jak již bylo uvedeno v předchozích částech tohoto vyjádření, nemůže obstát. Nikterak nepolemizuje s vypracovanou dokumentací, pouze si postačuje s otrockým opakováním závěrů v ní obsažených. Za nedostatečnou považuje dokumentaci jen příloha oponentního posudku – Přezkoumání akustického posouzení v rámci posouzení vlivů na životní prostředí –, vypracovaná zahraniční společností</p>	<p>VI. Uvažovaná charakteristická skladba typů letadel dle jednotlivých kategorií je uvedena ve stanovisku. Podmínkou je stanoveno, že v případě, že se bude aktualizované složení leteckého parku podstatně lišit od předpokladu v akustické studii dokumentace EIA, bude zpracována nová detailní akustická studie leteckého provozu. Dle vyjádření Eurocontrolu je vhodné rozhodnutí o tom, zda se jedná o podstatnou změnu leteckého parku ponechat na příslušných orgánech státní správy.</p>

<p>EUROCONTROL, jež na mnoha místech upozorňuje na chyby v dokumentaci (viz již část II. a IV. tohoto vyjádření). Dle ní není dále spolehlivý návrh předpokládané skladby leteckého parku, což může vést k chybným odhadům budoucí hladiny hluku stanovené v akustické studii. Dále zdůrazňuje, že akustické studie nezohledňují meteorologickou situaci v daném území, zejména se vůbec nevypořádá s prouděním větrů.</p> <p>Samotný záměr předložený oznamovatelem nerespektuje všestranný rozvoj obce Postřizín. Je posazen do hustě obydlené části území Středočeského kraje, přičemž leteckou dopravní obslužnost tohoto kraje, ale i Hlavního města Prahy, plně zajišťuje provoz Mezinárodního letiště - Václava Havla. Takto je záměr vnímán absolutní většinou obyvatel obce Postřizína, kteří toto své stanovisko stvrdili v obecním referendu. Hodnocený záměr není ve veřejném zájmu, takto ho neoznačila Vláda České republiky (jak opět uvádí zpráva společnosti EUROCONTROL), a není dle názoru obce nezbytný pro další vývoj letecké dopravy v České republice. Záměr tak má výhradně sloužit k dosažení zisku soukromé společnosti se zahraničním kapitálem, a to na úkor životního prostředí, zdraví a hodnoty majetku občanů obce Postřizín, ale i celého dotčeného regionu.</p> <p>S ohledem na obsah předloženého oponentního posudku obec Postřizín navrhuje, aby vypracovaný posudek byl v souladu s ustanovením § 9 odst. 7 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí vrácen k dopsání, které bude uloženo jinému zpracovateli, u nějž nebudou důvodné pochybnosti o jeho nepodjatosti ke zpracovateli dokumentace. Obec nadále trvá na svých připomínkách, které vtělila do svého vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivů záměru „Letiště Vodochody“ na životní prostředí ze dne 17. 10. 2011, a plně na ně odkazuje touto cestou i v tomto vyjádření. Z uvedeného důvodu obec Postřizín trvá na tom, aby v souladu s ustanovením § 23 odst. 9 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí byla považována za účastníka všech navazujících řízení podle zvláštních právních předpisů a mohla též takto vznešené výhrady uplatnit u nezávislého a nestranného soudu.</p>	<p>Posudek plně respektuje závěry studie Eurocontrolu v oblasti vlivů na životní prostředí a veškeré podmínky pro to, aby vlivy nepřekročily ekologické limity, byly v procesu EIA zapracovány.</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to „v jakém zájmu má být záměr realizován“.</p>
<p>Obec Postřizín současně využívá svého oprávnění a pokládá, s výhradou zachování práva pokládat otázky v rámci veřejného projednání, následující otázky na zpracovatele dokumentace a RNDr. Vladimíra Ludvíka, přičemž trvá na jejich zodpovězení v rámci veřejného projednání záměru:</p>	<p>1. Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: „Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen „oznamovatel“), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen „oznámení“) příslušnému úřadu.“ Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho</p>

<p>1. Jaké by byly dopady záměru na životní prostředí a lidské zdraví obyvatel Postřižína při nižším pohybu letadel a menším počtu odbavených cestujících (z důvodu konkrétnosti položené otázky v případě 17 500 pohybů letadel za rok a 1 500 000 přepravených osob)?</p> <p>2. Přineslo by měření hlukové zátěže obce Postřižín za simulovaného leteckého dne přesnější výsledky než modelové výpočty předložené v dokumentaci?</p> <p>3. Byly by při měření hlukové zátěže obce za simulovaného leteckého dne lépe zohledněny meteorologické podmínky v obci Postřižín?</p> <p>4. Na kolika shodných řízení EIA a SEI pracoval RNDr. Vladimír Ludvík a RNDr. Tomáš Bajer, CSc., a to jako zpracovatel oznámení, zpracovatel podkladů pro zjišťovací řízení, zpracovatel dokumentace, zpracovatel posudku anebo odborný konzultant orgánu veřejné moci?</p> <p>5. Kolik v předchozí otázce specifikovaných řízení skončilo nesouhlasným stanoviskem jednoho ze zpracovatelů?</p> <p>6. Umožňuje současný stav železniční vlečky zahájení železničního provozu? A pokud nikoliv, jaké dopady bude mít oprava železniční vlečky na životní prostředí?</p> <p>7. V jakém rozsahu by došlo k zamoření půdy v případě havárie nákladního vlaku zavážejícího letecký benzín do areálu letiště, pokud by k této havárii došlo jižním směrem nad obcí Postřižín na hranici lesních pozemků a skládky?</p> <p>8. Měla by havárie popsána v předchozí otázce dopady na kvalitu podzemních vod?</p> <p>9. Jaké množství škodlivých látek je produkováno letadly třídy C dle standardů ICAO (z hlediska konkrétnosti otázky například letadlem BOEING 737) při jejich vzletu?</p> <p>10. Jakým způsobem bude docházet k rozptylu škodlivých látek v případě startu letadel po RWY 28?</p> <p>11. Bude docházet ke zmíněnému rozptylu škodlivých látek produkováných letadly při startu po RWY 28 nad obydlené části obce Postřižín? A pokud ano, v jakém rozsahu?</p> <p>12. Jaký bude synergický vliv provozu letiště a automobilové dopravy pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel? (k této otázce nutno doplnit, že konkrétní</p>	<p>variantu ve formě 17 500 pohybů letadel za rok a 1 500 000 přepravených osob, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen. Vlivy při menší intenzitě by samozřejmě byly menší.</p> <p>2. Ne.</p> <p>3. Ne. Jedině při kontinuálním monitoringu tak, jak je navržen podmínkou stanoviska.</p> <p>4. Na cca 7.</p> <p>5. Oficiálně v žádném, v některých řízeních, ve kterých bylo zřejmé, že by mohlo dojít k překročení ekologických limitů, bylo oznamovatelem od procesu EIA upuštěno.</p> <p>6. Ano. Dopady opravy budou minimální, oprava vlečky není předmětem procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>7. Nebylo řešeno, je věcí havarijního plánu záměru v rámci navazujících správních řízení obdobně jako havárie automobilu přepravujícího letecký benzín po silnici.</p> <p>8. Nelze stanovit.</p> <p>9. V „EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook - 2009“ - 1.A.3.a Aviation_annex.zip jsou sumarizovány emise LTO cyklu pro jednotlivá charakteristická letadla. V hlavním textu „EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook - 2009“, části 1.A.3.a, 1.A.5.b Civil and military aviation, Updated December 2010 v části Aircraft-type based emission factors je v tabulce 3-5 Examples of aircraft types and emission factors for LTO cycles as well as fuel consumption per aircraft type, kg/LTO uvedena celková emise PM_{2,5} na obecný LTO cyklus a tomu odpovídající spotřeba paliva:</p>
---	--

odpověď je dle oponentního posudku RNDr. Vladimíra Ludvíka výslovně uvedena v dokumentaci, obec Postřizín tuto odpověď však v dokumentaci nenašla)

13. Může realizace záměru letiště Vodochody vést ke zhoršení zdraví obyvatel obce Postřizín?

14. Povede realizace záměru letiště Vodochody ke zhoršení životního prostředí, ve kterém vyrůstají děti obce Postřizín?

15. Je větší nemocnost dětí žijících v blízkosti letiště anebo jiných velkých znečišťovatelů životního prostředí (například dolů či továren)? (k této otázce nutno připomenout, že jak zhotovitel dokumentace, tak oponentního posudku, se podíleli na posuzování vlivů na životní prostředí vybudování paralelní RWY letiště Ruzyně, tudíž musí být po odborné stránce schopni statistického vyhodnocení)

16. Jakým způsobem se projeví realizace záměru na hodnotě nemovitosti v obci Postřizín? Postačuje procentuelní vyjádření (k této otázce nutno připomenout, že jak zhotovitel dokumentace, tak oponentního posudku, se podíleli na posuzování vlivů na životní prostředí vybudování paralelní RWY letiště Ruzyně, tudíž musí být po odborné stránce schopni statistického vyhodnocení).

17. Jak mají vypadat organizační a technická opatření citované na straně 195 oponentního posudku, pokud bude signalizováno překročení hygienických limitů?

18. Jak rychle musí být provedeny v předchozí otázce specifikovaná organizační a technická opatření?

19. Jak lze kvantifikovat a kvalifikovat hodnocení označené jako „velmi malé“ v případě dopadů záměru na krajinu?

20. Jak lze kvantifikovat a kvalifikovat závěr, že příspěvky záměru z hlediska znečištění ovzduší budou „velmi mále“?

21. Jak lze kvantifikovat a kvalifikovat hodnocení označené jako „velmi malé“ v případě dopadů záměru na půdu?

22. Jakým způsobem mají být zveřejňovány hlukové reporty oznamovatele o hlukové zátěži uvedené na straně 212 oponentního posudku (podmínka bodu za 4) a kde budou dostupné veřejnosti?

23. Jakým způsobem musí být naplněna podmínka projednat všechny dopravní

Table 3-5 Examples of aircraft types and emission factors for LTO cycles as well as fuel consumption per aircraft type, kg/LTO

Aircraft type ^{a)}	CO ₂	CH ₄	N ₂ O ^{b)}	NO _x	CO	NM VOC	SO _x ^{c)}	PM _{2.5} ^{d)}	Fuel
A310	4853	0.5	0.2	23.2	25.8	5.0	1.5	0.14	1540.5
A320	2527	0.2	0.1	10.8	17.6	1.7	0.8	0.09	802.3
A330	7029	0.2	0.2	36.1	21.5	1.9	2.2	0.19	2231.5
A340	6363	1.9	0.2	35.4	50.6	16.9	2.0	0.21	2019.9
BAC1-11	2147	2.1	0.1	4.9	37.7	19.3	0.7	0.17	681.6
BAe146	1794	0.1	0.1	4.2	9.7	0.9	0.6	0.08	569.5
B727	4450	0.7	0.1	12.6	26.4	6.5	1.4	0.22	1412.8
B737 100	2897	0.1	0.1	8.0	4.8	0.5	0.9	0.10	919.7
B737 400	2600	0.1	0.1	8.3	11.8	0.6	0.8	0.07	825.4
B747 100-300	10754	3.7	0.3	55.9	78.2	33.6	3.4	0.47	3413.9
B747 400	10717	0.2	0.3	56.6	19.5	1.6	3.4	0.32	3402.2
B757	3947	0.1	0.1	19.7	12.5	1.1	1.3	0.13	1253.0
B767 300 ER	5094	0.1	0.2	26.0	6.1	0.8	1.6	0.15	1617.1
B777	8073	2.3	0.3	53.6	61.4	20.5	2.6	0.20	2562.8
DC9	2760	0.1	0.1	7.3	5.4	0.7	0.9	0.16	876.1
DC10	7501	2.3	0.2	41.7	61.6	20.5	2.4	0.32	2381.2
F28	2098	3.3	0.1	5.2	32.7	29.6	0.7	0.15	666.1
F100	2345	0.1	0.1	5.8	13.7	1.3	0.7	0.14	744.4
MD81-88	3160	0.2	0.1	12.3	6.5	1.4	1.0	0.12	1003.1

Notes:

- (a) For CH₄ and NM VOC it is assumed that the emission factors for LTO cycles be 10 % and 90 % of total VOC (HC), respectively (Olivier, 1991). Studies indicate that during cruise no methane is emitted (Wiesen et al., 1994).
- (b) Estimates based on IPCC Tier 1 default values.
- (c) Sulphur content of the fuel is assumed to be 0.05% for both LTO and cruise activities.
- (d) PM_{2.5} data (= PM₁₀ emissions).

Source: ICAO database (ICAO 2006) and ICAO 2007.

- For the DC8 use double the fuel consumption of the B737-100 because it is fitted with four engines instead of two. MD90 goes as MD81-88 and B737-600 goes as B737-400.

Source: Derived from ANCAT/EC2 1998, Falk (1999) and MEET 1999.

- Expert panel work with Eurocontrol in future will provide updated emission factors.

10. Podle normálního Gaussova rozdělení.

11. Ano. V lokalitě Postřizín se jedná o následující hodnoty (bod 5010 Rozptylové studie) – veškerý provoz záměru, tedy nejen starty letadel:

Látka/Roční koncentrace	Stávající znečištění 415/2012 (MŽP) $\mu\text{g.m}^{-3}$	Příspěvek záměru V3 $\mu\text{g.m}^{-3}$ (dokumentace)	Celkem $\mu\text{g.m}^{-3}$
Benzen	1,2	0,000886	1,2

trasy s dotčenými obcemi a povinnost respektovat požadavky směřující k eliminaci narušování faktorů pohody uvedené na straně 222 oponentního posudku (podmínka bodu za 80)?	NO ₂	11,5	1,92	13,42
24. Jaký je okruh subjektů, jež musí být účastni na místním šetření prováděným před zahájením stavby ohledně stavu vybraných komunikací?	PM ₁₀	26,9	0,0635	26,96
25. Jaké komunikace jsou vybrané ve smyslu předchozí otázky, jež vychází z podmínky bodu za 81) oponentního posudku?	PM _{2,5}	16,4	(0,0635)	16,46
26. Jaké okolnosti vedou k označení pohybu letadla po letišti jako nezbytného ve smyslu podmínky bodu za 90) oponentního posudku?				
27. Jaký standardní způsob brzdění používají letadla třídy C dle standardů ICAO?				
28. Jaká rizika jsou spojena s přistáním letadla bez použití reversního způsobu brzdění?				
29. Jakým způsobem bude řešeno přiblížení letadel dle uvažovaného záměru?				
30. Je navržená celková kapacita ČOV 2700 EO dostatečně kapacitní pro souběžný provoz mezinárodního letiště a závodu Aero? Za jakých podmínek bude ČOV AERO zachována, kam budou předčištěné vody z ČOV AERO zaústěny? Je navržená kapacita ČOV 1440 EO pro letiště dostatečná?				
31. Kde bude skladován sníh ze zimní údržby, ovlivní skladování sněhu vodohospodářské poměry v povodí Postřižinského potoka při tání?				
32. Opakovaně upozorňujeme, že chybí vyhotovení přesné hydrotechnické situace řešeného areálu, ze které bude jasně patrný způsob odvodnění dešťových vod z areálu Letiště Vodochody a Aero. Situace by měla určit závěrné profily v areálu, které jsou odvodněny do jednotlivých povodí. Je recipient pro odvodnění dopravního napojení na D8 kapacitní? Kam a jak budou odvodněna parkoviště pro letiště?				
33. Provedení nových hydrotechnických výpočtů s určením odtokových množství v jednotlivých závěrných profilech, přepočet kanalizačních odtoků ze zpevněných ploch letiště s uvažováním návrhových srážek daných ČHMÚ, odtokové součinitele ze zpevněných ploch letiště uvažovat min. 0,9. Následně je v dokumentaci EIA nutno řádně zhodnotit vliv navýšení odtokových množství na životní prostředí a reálný stav území s ohledem na kapacitu stávajících recipientů/infrastrukturu.				
	12. Synergické vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty: a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy letiště Vodochody a letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie). Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity. Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM ₁₀ . Logicky nelze počítat koncentrace např. PM ₁₀ + NO ₂ a zároveň nelze počítat koncentrace pro různé doby průměrování. b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L _{DVN} a L _{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel bylo provedeno komplexní zobrazení nejvýznamnějších kumulativních vlivů, které ovšem nemá žádné závazné limity. Navíc se zde používají některé umělé deskriptory - např. L _{DVN} , které jsou výsledkem matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB) a nemají			

<p>34. Lze zasakovat předčištěné odpadní vody z parkovišť? Pokud ano, tak za jakých podmínek? Lze zasakovat vody potenciálně kontaminované oplachem ze stěn potrubí z předechozí zimní údržby? Je někde na podobném záměru uvedené řešení v kombinaci se vsaky použito? Nedojde ke znečištění podzemních vod? Umožňuje stávající geologická a hydrogeologická situace (v červnu 2013 vystupuje úroveň HPV až k terénu) v areálu realizaci dostatečně kapacitních vsakovacích zařízení?</p> <p>35. Kde je přesně umístěna plocha 2270 m² pro zimní údržbu letadel, je odbavení letadel proveditelné s ohledem na nutnost jejich „přeparkování“ na plochu, kde budou ošetřeny v požadovaných počtech a záběrech odbavení ke startu během zimního období? Ovlivňuje případná havárie –odtok znečištěné vody z této plochy kvalitu podzemní vody, případně ochranná pásma vodních zdrojů?</p> <p>36. Jaká je vazba mezi reálnou průtočnou kapacitou kanalizačního přivaděče do Vltavy a průtočným množstvím, které je nutno odvádět z areálu? Je stávající kanalizační přivaděč do Vltavy dostatečně kapacitní a způsobilý pro odvádění vody? Jaké budou při uvažování správných vstupních dat max. průtoky? Je stavebně technický stav přivaděče způsobilý pro zaústění předčištěných vod z ČOV a dešťových vod z areálu letiště?</p> <p>37. Jaké průtočné množství bude zaústěno z areálu do Postřižínského potoka, včetně zhodnocení kapacity kritických profilů na toku? Jde o max. povodňové průtoky – zpracovatel posudku nepochopil naši otázku nebo záměrně odpovídá jinak.</p> <p>38. Jaká je vazba mezi ropovodem Družba (ochranným pásmem ropovodu) a navrženou infrastrukturou letiště. Jak ovlivní navržené vsakovací objekty zejména v západní části letiště funkci ropovodu?</p> <p>39. Jaká je vazba letiště na ochranná pásma vodních zdrojů? Může realizací záměru dojít k ovlivnění vodních zdrojů, příp. kvality vody ve zdrojích. Ovlivňují vsakovací objekty stávající vodní zdroje?</p> <p>40. Jaká je věcná a časová vazba záměru a starých ekologických zátěží? Jak bude prakticky, legislativně a smluvně zajištěno, že stará ekologická zátěž bude nejprve odstraněna a následně bude tato vodohospodářská infrastruktura použita v záměru?</p>	<p>nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnávány s hlukovými limity.</p> <p>U přehledu leteckého provozu je nutné zohlednit také výšku, typ letadla a charakter konkrétního pohybu.</p> <p>Kumulativní vlivy hluku na zdraví jsou v dokumentaci podrobně řešeny ve formě L_{DVN}.</p> <p>Podstatné je to, že dodržování hlukových limitů z veškerého leteckého provozu bude garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviště.</p> <p>V dokumentaci je uvedeno, jaký bude synergický vliv provozu letiště a automobilové dopravy a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Kumulativní vlivy letiště Vodochody a letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>V dokumentaci jsou uvedeny kumulativní vlivy hluku a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p> <p>13. Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele Postřižína nebudou významné.</p> <p>Během procesu EIA byly formulovány a stanoveny takové podmínky (uvedené v návrhu stanoviště EIA), které zajistí plnění ekologických</p>
---	---

	<p>limitů a za kterých nedojde k významným vlivům na veřejné zdraví.</p> <p>14. Ano.</p> <p>15. U letiště plnicího ekologické limity není známo.</p> <p>16. Za předpokladu stanoveného plnění ekologických limitů se hodnota nemovitostí nezmění.</p> <p>17. Např. opatření pro snížení intenzit leteckého provozu, optimalizace dráhy letu a provedení vzletu a odletu podle moderních poznatků o protihlukových postupech.</p> <p>18. Tak rychle, aby na konci období, pro které se vypočítává charakteristický letový den (6 měsíců) byl splněn hlukový limit. Přitom jednoznačná vstupní data budou k dispozici cca po 14 dnech monitoringu.</p> <p>19. Jako velmi malé a tedy nevýznamné z hlediska metodik hodnocení vlivů na krajinu.</p> <p>20. Jako velmi malé a tedy nevýznamné, v tomto případě se jedná o příspěvky do 4 % limitu.</p> <p>21. Jako velmi malé z hlediska dopravní stavby – v tomto případě 2,5 ha.</p> <p>22. Jedná se o vnitřní požadavek na systém, zveřejňování se týká podmínky č. 103 a 104.</p> <p>23. Povinností projednat všechny dopravní trasy s dotčenými obcemi a povinnost respektovat požadavky směřující k eliminaci narušování faktorů pohody vč. např. zápisů z těchto projednání.</p> <p>24. Zástupce dodavatele stavby a obce.</p> <p>25. Bude stanoveno v dokumentaci pro územní rozhodnutí.</p> <p>26. Nejedná se o pohyb letadla po letišti, ale o plánování startů a přistání pro konkrétního uživatele nezbytné.</p> <p>27. Pomocí změny aerodynamiky křídla, kolovými brzdami, reverzací tahu motorů.</p> <p>28. Reverzací tahu povolena v případě, kdy je to nutné z bezpečnostních důvodů.</p> <p>29. Stanoveno podmínkami stanoviště:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pro pravidla pro let dle přístrojů (dále jen „IFR postupy“) ve směru
--	--

	<p>vzletové a přistávací dráhy 28 (dále jen „RWY 28“) realizovat přilet po stejné příletové trati jako pro LKPR a letiště Kbely (dále jen „LKKB“) až do bodu ERASU (ERASU – radionavigační bod zahájení přiblížení pro LKPR); potom již samostatný postup pro letiště Vodochody (dále jen „LKVO“), který musí být ve vzdálenosti minimálně 5 námořních mil (dále jen „NM“) od bodu dotyku již v přímém směru, s úhlem klesání 3° z minimální letové hladiny 2 500 stop nad mořem („ft AMSL“) (cca 450 m nad úrovní letiště); příletová trať na RWY 28 je možná z 3 navigačních bodů IAF SULO, IAF EKROT a IAF PRAHA; z prvních dvou bodů je možné realizovat přiblížení kontinuálním sestupem (dále jen „CDA přiblížení“)</p> <ul style="list-style-type: none"> - směr 10 RWY není vybaven pro přesné přístrojové přiblížení a bude prozatím realizován vektorováním letadla řídicím letového provozu; finální řešení přiblížení bude vytvořeno ve spolupráci s Ředitelstvím letového provozu ČR v souvislosti s finalizací standardních příletových tratí na letiště Ruzyně - dle pravidel pro let za viditelnosti (dále jen „VFR“) přiblížení na LKVO (mimo přímých přiblížení v ose dráhy, tj. $\pm 15^\circ$ od osy) proběhne tak, že se letadlo zařadí do řídicím určené polohy na okruhu <p>30. Kapacity ČOV jsou dostatečné, budou dále upřesněny na základě řady podmínek stanoviska vč. ostatních aspektů (kanalizace, zasakování retence apod.) v rámci DÚR.</p> <p>31. Sníh ze zimní údržby bude skladován na plochách odkanalizovaných do retenčních nádrží. V zimním období bude výtok z retencí uzavřen a voda bude přečerpávána do ČKV. Vodohospodářské poměry v povodí Postřižinského potoka skladování sněhu neovlivní.</p> <p>32. V rámci dokumentace byla zpracována studie „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ pod vedením autorizovaného inženýra v oboru vodohospodářských staveb.</p> <p>Veškeré vody z prostoru parkovišť budou odváděny přes soustavy retenčních nádrží a vsakovacích objektů stanovených kapacit; v zimním období bude výtok z retencí uzavřen a voda bude přečerpávána do ČKV.</p> <p>Recipient pro odvodnění dopravního napojení na dálnici D8 je dle</p>
--	---

předběžných informací dostatečně kapacitní, podrobně bude řešit DÚR.

33. Tyto technické připomínky jsou spíše k technickým dokumentům, které budou zpracovány v dalších fázích přípravy záměru dle stavebního zákona (např. dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona).

V rámci dokumentace byla zpracována studie „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ pod vedením autorizovaného inženýra v oboru vodohospodářských staveb.

Podrobné dokumenty týkající se vodohospodářského řešení záměru budou zpracovány např. v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení a dokumentace pro provedení stavby v režimu stavebního zákona.

Tyto dokumenty budou zpracovány podle požadavků orgánů státní správy ve vodním hospodářství a příslušných technických předpisů, např. ČSN včetně parametrů návrhových intenzit deště.

Pro různé typy vodohospodářských zařízení (zasakování, retence, areálová kanalizace, hlavní kanalizační stoky apod.) jsou závazně používány různé periodicity a doby trvání deště.

Např. ČSN 75 6101 „Stokové sítě a kanalizační přípojky“ v bodě 5.3.4.12 stanovuje: „Při návrhu stokové sítě za použití racionálních metod se počítá s periodicitou návrhového deště, kterou určí příslušný úřad (především Vodoprávní úřad). Orientační hodnoty četností výpočtových dešťů jsou uvedeny v tabulce 3.“ Vzhledem k tomu, že vodoprávní úřad se svými požadavky nepodílel na studii „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ bylo správné použití orientačních hodnot, které jsou uvedeny v následující tabulce (ČSN 75 6101):

Tabulka 3 - Orientační hodnoty četnosti výpočtových dešťů

Četnost výskytu výpočtových dešťů n	Lokalita
1 (1x za 1 rok)	venkovské území
0,5 (1x za 2 roky)	obytná území
	městská centra, průmyslová a

	komerční území:
0,5 (1x za 2 roky)	- s kontrolou povodňového stavu od dešťových přívalů ¹⁾
0,2 (1x za 5 let)	- bez kontroly povodňového stavu od dešťových přívalů
0,1 (1x za 10 let)	podzemní dráhy, podjezdy ¹⁾
¹⁾ POZNÁMKA: V místě jsou stanoveny intenzity dešťových srážek pro nucený odtok.	

Pro odhad max. odtoku dle této ČSN se za kritický déšť považuje patnáctiminutový (neredukovaný) déšť.

Dále např. ČSN 75 9010 – „Vsakovací zařízení srážkových vod“ stanovuje periodicitu srážek $p = 0,2 \text{ rok}^{-1}$, (1x za 5 let) a dobu trvání srážek $t_c = 5 \text{ min} - 72 \text{ hod}$.

Doporučený součinitel odtoku pro zpevněné pozemní komunikace (např. asfalt, beton, dlažba) 0,7 uvádí mj. ČSN 75 6101 – „Stokové sítě a kanalizační přípojky“ pro výpočet stokové sítě. Tutéž hodnotu uvádí ČSN 75 9010 – „Vsakovací zařízení srážkových vod“ pro asfaltové a betonové plochy, dlažby se zálivkou spár.

Součinitel odtoku 0,7 ze zpevněných asfaltových ploch letiště je uveden správně, nedochází zde k „ponižování“ normovaného součinitele.

Ve studii „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ jsou zpracovány podrobné matematické modely pro ilustraci vodohospodářské situace.

V oznámení a dokumentaci EIA byla stanovena rámcová opatření pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP. Tato opatření byla 2x připomínkována a na jejich základě byly navrženy podmínky pro eliminaci

	<p>a minimalizaci vlivů na ŽP v návrhu stanoviska EIA (součást posudku EIA). Tyto podmínky byly opět připomínkovány a na základě těchto připomínek byly stanoveny podmínky tohoto stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ve vodohospodářském projektu jako součásti DÚR počítat s návrhovou intenzitou deště a součiniteli odtoku dle požadavků Vodoprávního úřadu - výústní potrubí z areálu letiště Vodochody do Vltavy dimenzovat na uvažované rozšíření letiště; v případě využití stávajícího potrubí provést technická opatření, která zajistí soulad s vodohospodářskými předpisy - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou. - v dalších stupních projektové dokumentace budou doloženy podrobné hydrotechnické výpočty odlučovačů lehkých kapalin, akumulčních a havarijních jímek, vsakovacích zařízení a retenčních nádrží; kapacita vsakovacích objektů a retenčních nádrží bude navržena dle platných norem pro vsakovací zařízení ČSN 75 9010 a hospodaření se srážkovými vodami TNV 75 9011, bude provedena riziková analýza vsakování v souladu s požadavky ČSN 75 9010 - při přechodu odvádění srážkových vod z ploch, které jsou v zimním období odváděny na ČKV do vsakovacích objektů musí být zajištěno důkladné vyčištění potrubí, aby nedocházelo k odvádění usazených závadných látek do vsaků a následné kontaminaci podzemních vod; toto bude zapracováno do provozního/kanalizačního řádu
--	--

	<p>Staré ekologické zátěže jsou v dokumentaci specifikovány včetně jejich řešení dle požadavků ČIŽP. Jsou řešeny v rámci samostatného procesu mimo proces EIA. Podmínkami návrhu stanoviska je uložena koordinace výstavby záměru s odstraňováním těchto zátěží:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v rámci projektu pro stavební řízení konzultovat technické řešení objektu SO 14 – uložistiště LPH a IO 06 – splašková kanalizace v části rekonstrukce stávající ČOV AERO se zpracovatelem projektu sanace; v případě potřeby provést v konkrétních místech potřebný doprůzkum z hlediska kontaminace CIU, resp. NEL; v případě zjištění kontaminace provádět stavební práce těchto objektů v součinnosti s firmou provádějící sanaci v areálu AERO <p>Další aspekty pak řeší podmínka na zpracování podrobného hydrogeologického posudku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou - v dalších stupních projektové dokumentace bude specifikován prostor pro skladování sněhu ze zimní údržby a vyřešeno riziko tání - v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí bude přesně specifikováno množství vod odváděných do Postřižinského potoka, včetně zhodnocení kapacity kritických profilů na toku s důrazem na zamezení vymývání staré
--	---

	<p>ekologické zátěže ve směru proudění do Obce Postřižín</p> <p>37. Dle dokumentace se po realizaci záměru poměry v Postřižínském potoce nijak významně nezmění, přesto je ve stanovisku uvedena následující podmínka:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí bude přesně specifikováno množství vod odváděných do Postřižínského potoka, včetně zhodnocení kapacity kritických profilů na toku s důrazem na zamezení vymývání staré ekologické zátěže ve směru proudění do obce Postřižín <p>38. Vliv vsakovacích zařízení na ropovod Družba se nepředpokládá. Přesto je uložena následující podmínka stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou <p>39. Vsakovací objekty budou navrženy tak, aby nemohly ovlivnit vodní zdroje - viz předchozí podmínka.</p> <p>40. Staré ekologické zátěže jsou v dokumentaci specifikovány včetně jejich řešení dle požadavků ČIŽP. Jsou řešeny v rámci samostatného procesu mimo proces EIA. Podmínkami návrhu stanoviska je uložena koordinace výstavby záměru s odstraňováním těchto zátěží:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v rámci projektu pro stavební řízení konzultovat technické řešení objektu
--	---

	<p>SO 14 – uložistiště LPH a IO 06 – splašková kanalizace v části rekonstrukce stávající ČOV AERO se zpracovatelem projektu sanace; v případě potřeby provést v konkrétních místech potřebný doprůzkum z hlediska kontaminace CIU, resp. NEL; v případě zjištění kontaminace provádět stavební práce těchto objektů v součinnosti s firmou provádějící sanaci v areálu AERO</p> <p>- pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou.</p>
--	---

Obec Postřižín II., bez data

Připomínka	Vypořádání
<p>Obec Postřižín se tímto vyjadřuje k Posudku záměru Letiště Vodochody zpracovanému dle zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivu na životní prostředí – vodohospodářská část. Opakovaně konstatujeme, že v jednotlivých částech dokumentace jsou zásadní rozpory a chyby ve vymezení dílčích povodí včetně jednotlivých odtoků z těchto vymezených povodí. Posudek tyto chyby neřeší, vysvětlení zpracovatele posudku RNDr. Ludvíka je katastrofálně nedostatečné nebo nebylo vůbec provedeno. Průběh povodně (nejprve dlouhodobé deště, následně přívalové lijáky) v červnu 2013 a související hydrologická situace opět ověřila, že stávající výústě do recipientů z prostoru letiště Vodochody a areálu AERO Vodochody jsou nekapacitní a</p>	<p>Tyto technické připomínky jsou spíše k technickým dokumentům, které budou zpracovány v dalších fázích přípravy záměru dle stavebního zákona (např. dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona).</p> <p>V rámci dokumentace byla zpracována studie „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ pod vedením autorizovaného inženýra v oboru vodohospodářských staveb.</p> <p>Podrobné dokumenty týkající se vodohospodářského řešení záměru budou zpracovány např. v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení a dokumentace pro provedení stavby v režimu stavebního zákona.</p>

současně hladina podzemní vody v prostoru náhorní plošiny letiště vystupuje na mnoha místech až k úrovni terénu, a to v kombinaci s výskytem dalších přívalových srážek způsobuje povrchové zaplavování níže položeného území spojené s destruktivními účinky proudící vody (nástup bleskové povodně). Proto trváme na tom, aby ve výpočtech byly uvažovány závazné návrhové parametry intenzity 15 minutového deště I pro dobu opakování N=100 let stanovené pro letiště Vodochody Českým hydrometeorologickým ústavem ze dne 10. 10. 2011 (viz příloha tohoto vyjádření). Nesouhlasíme s tím, aby jako návrhová intenzita 15 minutového deště byla uvažována hodnota 126 l/s/ha, to je přibližně srážka s 1 letým opakováním – jde o katastrofální poddimenzování hydrotechnických výpočtů! Současně není akceptovatelné ponížovat odtokové součinitele ze zpevněných asfaltových ploch letiště na hodnotu 0,7 uvedenou v DOKUMENTACI zpracovatele RNDr. Bajera, které zpracovatel POSUDKU RNDr. Ludvík považuje za dostatečné. Návrhová hodnota odtoku by pro zabezpečení povodňové ochrany území měla být pro případ katastrofických scénářů provedena na srážku s dobou opakování N=100 let, to je 356 l/s/ha a odtokovým součinitelem 0,9 ze zpevněných ploch letiště. Jsme jednou z obcí, na jejímž katastru protéká vodoteč (Postřižinský potok), do které budou částečně zaústěny dešťové vody ze zpevněných ploch obou areálů Aero i Letiště. V Dokumentaci EIA (souhrnná zpráva – na straně 126) je uvedena dílčí část areálu zaústěná do povodí Postřižinského potoka. Dokumentace počítá s realizací stavebních a inženýrských objektů v areálu Aero (v povodí Postřižinského potoka), které jsou nedílnou součástí Letiště: namátkou jde o SO 14 úložiště pohonných hmot, IO 12 čerpací stanice ČOV, IO 13 komunikace k LPH, IO 14 úprava vlečky (včetně zastřešení stáček stanice), IO 15 stojánka pro motorové zkušky atd.. Současně nejsou v záměru vyřešeny dostatečné počty parkovacích stání pro letiště i pro zaměstnance závodu Aero a odvodnění těchto i dalších ploch.

Navržené řešení je pro nás **absolutně neakceptovatelné** z důvodů, které jsou uvedeny v Odborném posudku Celkového vodohospodářského řešení navrhovaného rozšíření areálu Letiště Vodochody ze dne 12. 10. 2011-zpracovatel VHS PROJEKT – Ing. Martin Jakoubek a kol.). Zejména opakovaně upozorňujeme na bagatelizaci vlivu odvodnění areálu a nově navržených objektů na povodí Postřižinského potoka. Není nijak řešena

Tyto dokumenty budou zpracovány podle požadavků orgánů státní správy ve vodním hospodářství a příslušných technických předpisů, např. ČSN včetně parametrů návrhových intenzit deště.

Pro různé typy vodohospodářských zařízení (zasakování, retence, areálová kanalizace, hlavní kanalizační stoky apod.) jsou závazně používány různé periodicity a doby trvání deště.

Např. ČSN 75 6101 „Stokové sítě a kanalizační přípojky“ v bodě 5.3.4.12 stanovuje: „Při návrhu stokové sítě za použití racionálních metod se počítá s periodicitou návrhového deště, kterou určí příslušný úřad (především Vodoprávní úřad). Orientační hodnoty četností výpočtových dešťů jsou uvedeny v tabulce 3.“ Vzhledem k tomu, že vodoprávní úřad se svými požadavky nepodílel na studii „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ bylo správné použití orientačních hodnot, které jsou uvedeny v následující tabulce (ČSN 75 6101):

Tabulka 3 - Orientační hodnoty četnosti výpočtových dešťů

Četnost výskytu výpočtových dešťů n	Lokalita
1 (1x za 1 rok)	venkovské území
0,5 (1x za 2 roky)	obytná území
0,5 (1x za 2 roky)	městská centra, průmyslová a komerční území: - s kontrolou povodňového stavu od dešťových přívalů ¹⁾
0,2 (1x za 5 let)	- bez kontroly povodňového stavu od dešťových přívalů
0,1 (1x za 10 let)	podzemní dráhy, podjezdy ¹⁾

¹⁾ POZNÁMKA V místě jsou stanoveny intenzity dešťových srážek pro nucený odtok.

Pro odhad max. odtoku dle této ČSN se za kritický dešť považuje

otázka a vliv areálu na případný průběh povodně v Postřižinském potoce. Není řešena otázka případného zaplavení území. Ve výpočtu odvodnění letiště je nepochopitelně uvažována pouze srážka intenzity 126 litrů/s/ha (déšť s jednoletým opakováním), v uzavěrných profilech je ale průtok najednou udáván jako Q 100 (tedy se stoletým opakováním). Dle údajů ČHMÚ má srážka s dobou opakování N=100 let intenzitu 356 litrů/s/ha, nikoliv 126 l/s/ha. Poddimezování výpočtu a nepochopitelnou bagatelizací odtokových situací z areálu by dle našeho názoru došlo k ohrožení bezpečnosti obyvatel, tedy zaplavení objektů, infrastruktury i níže položeného území Postřižína. Upozorňujeme na kritický profil – zatrubněný úsek Postřižinského potoka DN 600, který vede zastavěnou částí obce. **Obec Postřižín opakovaně trvá na vyřešení vlivů starých ekologických zátěží v areálu Aero, zpracovatel posudku RNDr. Ludvík uvedené neřeší nijak nebo nedostatečně.** Nesouhlasíme se zařazením staré ekologické zátěže Aero do nízkého rizika, jak je uvedeno v Dokumentaci (posudek uvedené nerozporuje) – uvedené neodpovídá dokumentům ČIŽP. Trváme na uvedení všech vlivů záměru na možné znečištění podzemních a povrchových vod při realizaci výše uvedených stavebních a inženýrských objektů v blízkosti ohniska staré ekologické zátěže. Trestuhodně zůstávají opomenuta rizika starých ekologických zátěží, není vyřešeno rozvodí podzemních vod a možná kontaminace Postřižína při proklamovaném vsakování dešťových vod. **Obec Postřižín důrazně požaduje vyjasnit navrženou likvidaci dešťových vod v areálu, způsob a množství odváděných povrchových i podzemních vod do povodí Postřižinského potoka i s ohledem na staré ekologické zátěže. V této podobě navrhuje MŽP uvažované vodohospodářské řešení letiště zamítnout, tj. nevydat souhlasné stanovisko. Dále opakovaně trváme na detailních odpovědích na otázky z odborného vodohospodářského posudku.**

OPAKOVANÝ SOUHRN OTÁZEK, NA KTERÉ NEBYLO V POSUDKU RNDR. LUDVÍKA ŘÁDNĚ ODPOVĚZENO:

patnáctiminutový (neredukovaný) déšť.

Dále např. ČSN 75 9010 – „Vsakovací zařízení srážkových vod“ stanovuje periodicitu srážek $p = 0,2 \text{ rok}^{-1}$, (1x za 5 let) a dobu trvání srážek $t_c = 5 \text{ min} - 72 \text{ hod}$.

Doporučený součinitel odtoku pro zpevněné pozemní komunikace (např. asfalt, beton, dlažba) 0,7 uvádí mj. ČSN 75 6101 – „Stokové sítě a kanalizační přípojky“ pro výpočet stokové sítě. Tutéž hodnotu uvádí ČSN 75 9010 – „Vsakovací zařízení srážkových vod“ pro asfaltové a betonové plochy, dlažby se zálivkou spár.

Součinitel odtoku 0,7 ze zpevněných asfaltových ploch letiště je uveden správně, nedochází zde k „ponižování“ normovaného součinitele.

Ve studii „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ jsou zpracovány podrobné matematické modely pro ilustraci vodohospodářské situace.

V oznámení a dokumentaci EIA byla stanovena rámcová opatření pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP. Tato opatření byla 2x připomínkována a na jejich základě byly navrženy podmínky pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP v návrhu stanoviska EIA (součást posudku EIA). Tyto podmínky byly opět připomínkovány a na základě těchto připomínek byly stanoveny podmínky tohoto stanoviska:

- ve vodohospodářském projektu jako součásti DÚR počítat s návrhovou intenzitou deště a součiniteli odtoku dle požadavků Vodoprávního úřadu
- výústní potrubí z areálu letiště Vodochody do Vltavy dimenzovat na uvažované rozšíření letiště; v případě využití stávajícího potrubí provést technická opatření, která zajistí soulad s vodohospodářskými předpisy
- pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné

	<p>zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou.</p> <ul style="list-style-type: none"> - v dalších stupních projektové dokumentace (dále jen „PD“) budou doloženy podrobné hydrotechnické výpočty odlučovačů lehkých kapalin, akumulčních a havarijních jímek, vsakovacích zařízení a retenčních nádrží; kapacita vsakovacích objektů a retenčních nádrží bude navržena dle platných norem pro vsakovací zařízení ČSN 75 9010 a hospodaření se srážkovými vodami TNV 75 9011, bude provedena riziková analýza vsakování v souladu s požadavky ČSN 75 9010 - při přechodu odvádění srážkových vod z ploch, které jsou v zimním období odváděny na ČKV do vsakovacích objektů musí být zajištěno důkladné vyčištění potrubí, aby nedocházelo k odvádění usazených závadných látek do vsaků a následné kontaminaci podzemních vod; toto bude zapracováno do provozního/kanalizačního řádu <p>Staré ekologické zátěže jsou v dokumentaci specifikovány včetně jejich řešení dle požadavků ČIŽP. Jsou řešeny v rámci samostatného procesu mimo proces EIA. Podmínkami návrhu stanoviska je uložena koordinace výstavby záměru s odstraňováním těchto zátěží:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v rámci projektu pro stavební řízení konzultovat technické řešení objektu SO 14 – uložistiště LPH a IO 06 – splašková kanalizace v části rekonstrukce stávající ČOV AERO se zpracovatelem projektu sanace; v případě potřeby provést v konkrétních místech potřebný doprůzkum z hlediska kontaminace CIU resp. NEL; v případě zjištění kontaminace provádět stavební práce těchto objektů v součinnosti s firmou provádějící sanaci v areálu AERO <p>Další aspekty pak řeší podmínka na zpracování podrobného</p>
--	---

	<p>hydrogeologického posudku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou - v dalších stupních PD bude specifikován prostor pro skladování sněhu ze zimní údržby a vyřešeno riziko tání - v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí bude přesně specifikováno množství vod odváděných do Postřižínského potoka, včetně zhodnocení kapacity kritických profilů na toku s důrazem na zamezení vymývání staré ekologické zátěže ve směru proudění do obce Postřižín
<p>1. Je navržená celková kapacita ČOV 2700 EO dostatečně kapacitní pro souběžný provoz mezinárodního letiště a závodu Aero? Za jakých podmínek bude ČOV AERO zachována, kam budou předčištěné vody z ČOV AERO zaústěny? Je navržená kapacita ČOV 1440 EO pro letiště dostatečná?</p>	<p>1. Kapacity ČOV jsou dle informací dostupných v tomto procesu EIA dostatečné. Dále je stanovena následující podmínka k této problematice:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pro čištění splaškových odpadních vod bude navržena nová ČOV s kapacitou cca 2 700 ekvivalentních obyvatel (dále jen „EO“) a ČKV s kapacitou cca 5 900 EO pro čištění odpadních vod ze zimní údržby letových ploch; technologický proces ČOV bude navržen tak, aby na výstupu z ČOV byly s rezervou plněny hodnoty ukazatelů znečištění, které byly předběžně odsouhlaseny ve vyjádření správce povodí ze dne 30. 8. 2010 a aby byly v souladu s „Opatřením k omezování, případně zastavení vnosu zvláště nebezpečných látek“ (ID opatření DV 100074 ID vodního toku 13879000), uvedeným v „Plánu oblasti povodí“, který byl zastupitelstvem Středočeského kraje schválen 13. 4. 2010 a v souladu s ust. § 38 zákona č. 254/Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vodní zákon“); zajistit takové technologie,

	<p>které umožní čistit odpadní vody z odmrazování letadel a odpadní vody z toaletních systémů letadel včetně veškerých odpadních vod, které nelze odvádět do dešťové kanalizace na čistírně odpadních vod označované jako ČOV LV a ČKV a upravit kapacitu těchto čistíren</p> <ul style="list-style-type: none"> - podmínky vypouštění odpadních vod z ČOV LV a ČKV budou znovu projednány s Povodím Vltavy, státní podnik - u stávající jednotné kanalizace, která je zaústěna do Vltavy, budou provedeny zkoušky, zda splňuje parametry z hlediska těsnosti, v případě potřeby budou provedena opatření, která zajistí, aby tyto parametry splňovala (vyvložkování, apod.); dále bude posouzena kapacita stávajícího odpadního potrubí
2. Kde bude skladován sníh ze zimní údržby, ovlivní skladování sněhu vodohospodářské poměry v povodí Postřižinského potoka při tání?	2. Sníh ze zimní údržby bude skladován na plochách odkanalizovaných do retenčních nádrží. V zimním období bude výtok z retencí uzavřen a voda bude přečerpávána do ČKV. Vodohospodářské poměry v povodí Postřižinského potoka skladování sněhu neovlivní.
3. Opakovaně upozorňujeme, že chybí vyhotovení přesné hydrotechnické situace řešeného areálu, ze které bude jasně patrný způsob odvodnění dešťových vod z areálu Letiště Vodochody a Aero. Situace by měla určit závěrné profily v areálu, které jsou odvodněny do jednotlivých povodí. Je recipient pro odvodnění dopravního napojení na D8 kapacitní? Kam a jak budou odvodněna parkoviště pro letiště?	3. Bude předmětem následujících stupňů přípravy dle parametrů stanovených vodohospodářským úřadem. Veškeré vody z prostoru parkovišť budou odváděny přes soustavy retenčních nádrží a vsakovacích objektů stanovených kapacit; v zimním období bude výtok z retencí uzavřen a voda bude přečerpávána do ČKV.
4. Provedení nových hydrotechnických výpočtů s určením odtokových množství v jednotlivých závěrných profilech, přepočet kanalizačních odtoků ze zpevněných ploch letiště s uvažováním návrhových srážek daných ČHMÚ, odtokové součinitele ze zpevněných ploch letiště uvažovat min. 0,9. Následně je v dokumentaci EIA nutno řádně zhodnotit vliv navýšení odtokových množství na životní prostředí a reálný stav území s ohledem na kapacitu stávajících recipientů/infrastrukturu.	<p>4. Orientační hydrotechnické výpočty dostatečné pro proces EIA byly provedeny dle příslušných ČSN. Na jejich základě byly vyhodnoceny vlivy na vodu.</p> <p>V dalších stupních přípravy bude postupováno dle požadavků příslušných úřadů (především vodohospodářského).</p>
5. Lze zasakovat předčištěné odpadní vody z parkovišť? Pokud ano, tak za jakých podmínek? Lze zasakovat vody potenciálně kontaminované oplachem ze stěn potrubí z předchozí zimní údržby? Je někde na podobném záměru uvedené řešení v kombinaci se vsaky použito? Nedojde ke znečištění podzemních vod? Umožňuje stávající geologická a hydrogeologická situace	5. Podmínky zasakování budou stanoveny na základě hydrogeologického posudku; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace.

(v červnu 2013 vystupuje úroveň HPV až k terénu) v areálu realizaci dostatečně kapacitních vsakovacích zařízení?	
6. Kde je přesně umístěna plocha 2270 m ² pro zimní údržbu letadel, je odbavení letadel proveditelné s ohledem na nutnost jejich „přeparkování“ na plochu, kde budou ošetřeny v požadovaných počtech a záběrech odbavení ke startu během zimního období? Ovlivňuje případná havárie – odtok znečištěné vody z této plochy kvalitu podzemní vody, případně ochranná pásma vodních zdrojů?	6. Jedná se o část odbavovací plochy SO 04 před objektem SO 03 Zázemí pro odmrazování letadel. Odbavení je proveditelné. Tato plocha bude odvodněna oddělenou kanalizací do akumulární jímky, odkud bude přečerpávána do ČKV, takže v případě havárie bude možné zachycení případné škodlivé látky buď v akumulární jímce nebo na ČKV. Možnost ovlivnění kvality podzemní vody nebo vodních zdrojů lze vyloučit.
7. Jaká je vazba mezi reálnou průtočnou kapacitou kanalizačního přivaděče do Vltavy a průtočným množstvím, které je nutno odvádět z areálu? Je stávající kanalizační přivaděč do Vltavy dostatečně kapacitní a způsobilý pro odvádění vody? Jaké budou při uvažování správných vstupních dat max. průtoky? Je stavebně technický stav přivaděče způsobilý pro zaústění předčištěných vod z ČOV a dešťových vod z areálu letiště?	7. K tomuto bodu je stanovena následující podmínka stanoviska: - u stávající jednotné kanalizace, která je zaústěna do Vltavy, budou provedeny zkoušky, zda splňuje parametry z hlediska těsnosti, v případě potřeby budou provedena opatření, která zajistí, aby tyto parametry splňovala (vyvložkování, apod.); dále bude posouzena kapacita stávajícího odpadního potrubí
8. Jaké průtočné množství bude zaústěno z areálu do Postřižínského potoka, včetně zhodnocení kapacity kritických profilů na toku? Jde o max. povodňové průtoky – zpracovatel posudku nepochopil naší otázku nebo záměrně odpovídá jinak.	8. Dle dokumentace se po realizaci záměru poměry v Postřižínském potoce nijak významně nezmění. Ve stanovisku je uvedena následující podmínka: - v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí bude přesně specifikováno množství vod odváděných do Postřižínského potoka, včetně zhodnocení kapacity kritických profilů na toku
9. Jaká je vazba mezi ropovodem Družba (ochranným pásmem ropovodu) a navrženou infrastrukturou letiště. Jak ovlivní navržené vsakovací objekty zejména v západní části letiště funkci ropovodu?	9. Vliv vsakovacích zařízení na ropovod Družba se nepředpokládá. Přesto je uložena následující podmínka stanoviska: - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a

	parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou
10. Jaká je vazba letiště na ochranná pásma vodních zdrojů? Může realizací záměru dojít k ovlivnění vodních zdrojů, příp. kvality vody ve zdrojích. Ovlivňují vsakovací objekty stávající vodní zdroje?	10. Vsakovací objekty budou navrženy tak, aby nemohly ovlivnit vodní zdroje.
11. Jaká je věcná a časová vazba záměru a starých ekologických zátěží? Jak bude prakticky, legislativně a smluvně zajištěno, že stará ekologická zátěž bude nejprve odstraněna a následně bude tato vodohospodářská infrastruktura použita v záměru?	11. Vsakovací objekty budou navrženy tak, aby nemohly ovlivnit staré ekologické zátěže.
<p>Zpracovatel posudku se vůbec nevypořádal s našimi výše uvedenými námitkami a pouze konstatuje, že nedojde ke snížení minimálního odtoku z „Postřižínskou“ větví. Otázka je ale položena jasně k průběhu a ovlivnění velkých průtoků v korytě Postřižínského potoka! Dále je zpracovatelem posudku až nyní sděleno, že dešťové vody budou z povodí Postřižínského potoka (odbavovací plochy a parkoviště+ areál AERO) přečerpávány, ačkoliv dokumentace s uvedeným nepočítá!! Vodohospodářské řešení a zdůvodnění v Posudku vykazuje závažné rozpory a nedostatky. Z jakého důvodu tedy byla vyhotovena dokumentace a následně posouzení EIA letiště Vodochody? Aby se zakamuflovalo, že stávající stav je katastrofálně nedostačující (voda již dnes vytéká z potrubí do recipientů při tlakovém proudění nad terén). Naše obavy, že návrhový 1 letý déšť ponížený vhodně upraveným součinitelem odtoku způsobí povodňové odtoky v níže položeném území, nebyly vzaty v potaz. Nesouhlasíme s tím, že hydrotechnické výpočty jsou provedeny dle platných předpisů, jak odpovídá zpracovatel posudku ve svém vypořádání. Který předpis pro infrastrukturní stavbu letiště umožňuje počítat s 1 letou srážkou a poníženými součiniteli odtoku? Trváme na tom, aby MŽP přesně specifikovalo normy a předpisy, dle kterých byly výpočty v DOKUMENTACI provedeny a v POSUDKU ověřeny, případně výpočty nechalo konečně provést pořádně! Protože výpočty nejsou validní, trváme na tom, aby vodohospodářská část dokumentace byla zamítnuta.</p> <p>K likvidaci dešťových vod jejich zasakováním POSUDEK poměrně nejednoznačně uvádí, že všechny vody, krom vod z ploch ošetřených solí v</p>	<p>Dokumentace počítá s tím, že vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou.</p> <p>Proces EIA dále ukládá, že jednotnou kanalizaci, která je zaústěna do Vltavy, dimenzovat na uvažované rozšíření letiště; v případě využití stávajícího potrubí provést technická opatření, která zajistí soulad s vodohospodářskými předpisy</p> <p>V rámci dokumentace byla zpracována studie „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ pod vedením autorizovaného inženýra v oboru vodohospodářských staveb.</p> <p>Podrobné dokumenty týkající se vodohospodářského řešení záměru budou zpracovány např. v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení a dokumentace pro provedení stavby v režimu stavebního zákona.</p> <p>Tyto dokumenty budou zpracovány podle požadavků orgánů státní správy ve vodním hospodářství a příslušných technických předpisů, např. ČSN včetně parametrů návrhových intenzit deště.</p> <p>Pro různé typy vodohospodářských zařízení (zasakování, retence, areálová kanalizace, hlavní kanalizační stoky apod.) jsou závazně používány různé</p>

zimě, lze zasakovat. Požadujeme, aby byly stanoveny parametry kvality zasakovaných vod z odlučovačů ropných látek i z kanalizací kontaminovaných v předchozí zimní epizodě po údržbě látkami pro odmrazování letištních ploch. Dále upozorňujeme, že v září 2010 i v červnu 2013 došlo na náhorní plošině letiště k elevaci hladiny podzemní vody až k úrovni terénu. Považujeme za nepochopitelné, že za dobu několika let nebyl v rámci procesu EIA proveden hydrogeologický posudek, který by ověřil proveditelnost plošné likvidace dešťových vod jejich zasakováním (to je zásadní změna likvidace dešťových vod oproti stávajícímu stavu). Trváme na tom, aby v procesu EIA byla ze závazněna ČSN 75 9010 a prováděcí TNV 75 9011. Jak lze splnit normové podmínky likvidace vod zásakem tak, aby základová spára zasakovacího objektu byla umístěna ve vzdálenosti 1 metr nad maximální úroveň hladiny podzemní vody, když hladina podzemní vody vystupuje v současné hydrologické situaci až k úrovni terénu? Také trváme na tom, aby bylo v rámci procesu EIA nařízeno provedení rizikové analýzy vsakování v souladu s požadavky ČSN 75 9010. Kromě toho, že chybí hydrogeologické posouzení, v dokumentaci není uvedena srozumitelná situace, ze které by bylo patrné umístění všech zasakovacích objektů (pro parkoviště, terminál, letištní plochy atd.) se současným zákresem starých ekologických zátěží. Prováděcí předpis TNV 75 9011 přímo vylučuje zasakování v dosahu starých ekologických zátěží, i kdyby byly realizovatelné. Z výše uvedených důvodů navrhuje, aby dokumentace byla zamítnuta a nebylo vydáno souhlasné stanovisko.

periodicity a doby trvání deště.

Např. ČSN 75 6101 „Stokové sítě a kanalizační přípojky“ v bodě 5.3.4.12 stanovuje: „Při návrhu stokové sítě za použití racionálních metod se počítá s periodicitou návrhového deště, kterou určí příslušný úřad (především Vodoprávní úřad). Orientační hodnoty četností výpočtových dešťů jsou uvedeny v tabulce 3.“ Vzhledem k tomu, že vodoprávní úřad se svými požadavky nepodílel na studii „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ bylo správné použití orientačních hodnot, které jsou uvedeny v následující tabulce (ČSN 75 6101):

Tabulka 3 - Orientační hodnoty četnosti výpočtových dešťů

Četnost výskytu výpočtových dešťů n	Lokalita
1 (1x za 1 rok)	venkovské území
0,5 (1x za 2 roky)	obytná území
0,5 (1x za 2 roky)	městská centra, průmyslová a komerční území: - s kontrolou povodňového stavu od dešťových přívalů ¹⁾
0,2 (1x za 5 let)	- bez kontroly povodňového stavu od dešťových přívalů
0,1 (1x za 10 let)	podzemní dráhy, podjezdy ¹⁾

¹⁾ POZNÁMKA V místě jsou stanoveny intenzity dešťových srážek pro nucený odtok.

Pro odhad max. odtoku dle této ČSN se za kritický dešť považuje patnáctiminutový (neredukovaný) dešť.

Dále např. ČSN 75 9010 – „Vsakovací zařízení srážkových vod“ stanovuje periodicitu srážek $p = 0,2 \text{ rok}^{-1}$, (1x za 5 let) a dobu trvání srážek $t_c = 5 \text{ min}$ -

	<p>72 hod.</p> <p>Doporučený součinitel odtoku pro zpevněné pozemní komunikace (např. asfalt, beton, dlažba) 0,7 uvádí mj. ČSN 75 6101 – „Stokové sítě a kanalizační přípojky“ pro výpočet stokové sítě. Tutéž hodnotu uvádí ČSN 75 9010 – „Vsakovací zařízení srážkových vod“ pro asfaltové a betonové plochy, dlažby se zálivkou spár.</p> <p>Součinitel odtoku 0,7 ze zpevněných asfaltových ploch letiště je uveden správně, nedochází zde k „ponižování“ normovaného součinitele.</p> <p>Ve studii „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ jsou zpracovány podrobné matematické modely pro ilustraci vodohospodářské situace.</p> <p>V oznámení a dokumentaci EIA byla stanovena rámcová opatření pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP. Tato opatření byla 2x připomínkována a na jejich základě byly navrženy podmínky pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP v návrhu stanoviska EIA (součást posudku EIA). Tyto podmínky byly opět připomínkovány a na základě těchto připomínek byly stanoveny podmínky tohoto stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ve vodohospodářském projektu jako součásti DÚR počítat s návrhovou intenzitou deště a součiniteli odtoku dle požadavků Vodoprávního úřadu - výústní potrubí z areálu Letiště Vodochody do Vltavy dimenzovat na uvažované rozšíření letiště; v případě využití stávajícího potrubí provést technická opatření, která zajistí soulad s vodohospodářskými předpisy - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje,
--	---

	<p>pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou.</p> <ul style="list-style-type: none"> - v dalších stupních PD budou doloženy podrobné hydrotechnické výpočty odlučovačů lehkých kapalin, akumulčních a havarijních jímek, vsakovacích zařízení a retenčních nádrží; kapacita vsakovacích objektů a retenčních nádrží bude navržena dle platných norem pro vsakovací zařízení ČSN 75 9010 a hospodaření se srážkovými vodami TNV 75 9011, bude provedena riziková analýza vsakování v souladu s požadavky ČSN 75 9010 - při přechodu odvádění srážkových vod z ploch, které jsou v zimním období odváděny na ČKV do vsakovacích objektů musí být zajištěno důkladné vyčištění potrubí, aby nedocházelo k odvádění usazených závadných látek do vsaků a následné kontaminaci podzemních vod; toto bude zapracováno do provozního/kanalizačního řádu <p>Staré ekologické zátěže jsou v dokumentaci specifikovány včetně jejich řešení dle požadavků ČIŽP. Jsou řešeny v rámci samostatného procesu mimo proces EIA. Podmínkami návrhu stanoviska je uložena koordinace výstavby záměru s odstraňováním těchto zátěží:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v rámci projektu pro stavební řízení konzultovat technické řešení objektu SO 14 – uložistiště LPH a IO 06 – splašková kanalizace v části rekonstrukce stávající ČOV AERO se zpracovatelem projektu sanace; v případě potřeby provést v konkrétních místech potřebný doprůzkum z hlediska kontaminace CIU resp. NEL; v případě zjištění kontaminace provádět stavební práce těchto objektů v součinnosti s firmou provádějící sanaci v areálu AERO <p>Další aspekty pak řeší podmínka na zpracování podrobného hydrogeologického posudku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k
--	--

	<p>šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou</p> <ul style="list-style-type: none"> - v dalších stupních PD bude specifikován prostor pro skladování sněhu ze zimní údržby a vyřešeno riziko tání - v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí bude přesně specifikováno množství vod odváděných do Postřižínského potoka, včetně zhodnocení kapacity kritických profilů na toku s důrazem na zamezení vymývání staré ekologické zátěže ve směru proudění do obce Postřižín
--	--

Obec Předboj, ze dne 14. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání
<p>Vyjádření k Posudku dle zákona č. 100/2001 Sb. o posouzení vlivu na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů — Letiště Vodochody - kód záměru MZP257.</p> <p>Ve smyslu ustanovení 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) tímto podávám v zákonné lhůtě k dokumentaci následující</p> <p>nesouhlasné vyjádření:</p> <p>Posudek EIA končí kladným závěrem i přes množství věcných připomínek občanů z obcí v okolí letiště Vodochody. Autor posudku se s připomínkami vypořádal ledabyle nebo dokonce přezíravě. V připomínkách bylo upozorněno na nedostatečné zdůvodnění potřeby tohoto záměru. <u>Projekt není ve veřejném zájmu</u>, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti. Podrobnější zdůvodnění potřeby záměru požadovalo v rámci doplnění původní dokumentace EIA i Ministerstvo životního prostředí. Přesto posudek konstatuje,</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezi stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v</p>

<p>že „zdůvodnění potřeby záměru je dle zákona č. 100/2001 Sb. zcela věcí oznamovatele a nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivu stavby na životní prostředí“. Takový závěr je i s ohledem na přímý požadavek ministerstva neobhajitelný.</p> <p>MÚK na D8 (k.ú. Odolena Voda, silnice 111/0087) je součástí podmínky souhlasného stanoviska posudku k záměru „Letiště Vodochody“. Proto musí být součástí dokumentace EIA Letiště Vodochody posouzení MÚK na D8 dle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.</p>	<p>rámcí posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný, resp. rentabilní. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to „v jakém zájmu má být záměr realizován“.</p> <p>Posouzení MÚK Odolena Voda bylo v rámci tohoto procesu EIA provedeno dostatečně.</p>
<p><u>Dokumentace k MÚK na D8 v EIA Letiště Vodochody neobsahuje:</u></p> <p>1.1. Rozptylovou studii znečištění ovzduší pro výstavbu MÚK na D8</p> <p>Dokumentace „P_16_RS_Výstavba“ srpen 2010 řeší rozptylovou studii jen pro výstavbu letiště. Pro MÚK na D8 není řešena.</p> <p>Dokumentace „P_21_RS-Etapa výstavby“ červenec 2011 řeší rozptylovou studii jen pro výstavbu letiště. Pro MÚK na D8 není řešena pro výstavbu MÚK.</p>	<p>1.1. Výstavba MÚK nepatří mezi vyjmenované zdroje znečištění ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, a rozptylovou studii nevyžaduje.</p>
<p>1.2. Rozptylovou studii znečištění ovzduší provoz MÚK na D8</p> <p>Doplnit informace o vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO) a zhodnotit jejich rozsah v dotčeném území v posledních letech. Vzhledem k překračování limitů pro kvalitu ovzduší v daném území je třeba rovněž navrhnout pro stávající i budoucí obytnou zástavbu účinná ochranná opatření — např. protihlukové valy, výsadbu izolační zeleně, atd.</p>	<p>1.2. Dle závěrů rozptylové studie, která hodnotí pouze samotné příspěvky záměru lze spolehlivě vyslovit závěr, že nově generovaná automobilová doprava nebude z hlediska bilance emisí a z nich vyplývajících imisních příspěvků ovlivňovat stávající platné imisní limity.</p> <p>Dále je tato připomínka plně řešena následující podmínkou stanoviska EIA:</p>

	<p>- v rámci další projektové přípravy záměru bude zpracována detailní rozptylová studie v souladu s požadavky vyhl. MŽP č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, přílohy č. 15.</p> <p>Dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, a vyhlášky MŽP č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, bude provedena uvedená rozptylová studie. V případě signalizace možného překročení některého z imisních limitů budou muset být provedena povinná kompenzační opatření dle zák. č. 201/2012 Sb. a prováděcích předpisů.</p>
<p>1.3. Přírodovědný průzkum pro MÚK na D8 Dokumentace „P_15_Zoologický průzkum“ červen 2010 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen. Dokumentace „P_18_Aktualizovaný zoologický průzkum“ červenec 2011 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen.</p>	<p>1.3. Stavba je uvažována na silničních pozemcích (vozovka, příkop a zářez dálnice D8 a vozovka a příkop silnice 3. tř.) a na orné půdě. Biotopy, významné potravní niky ani rozmnožiště významných druhů živočichů se na těchto plochách nepředpokládají. Podrobný zoologický průzkum bude proveden v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí na tuto stavbu po upřesnění jejích technických parametrů.</p>
<p>1.4. Dendrologický průzkum a ocenění dřevin pro MÚK na D8 Dokumentace „P_14_Botanický průzkum“ červen 2010 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen. Dopracovat dendrologický průzkum (chybí uvedení základních charakteristik dřevin, kterých se stavba dotkne a rovněž vyčíslení hodnoty ekologické újmy) a navrhnout plán sadových úprav, včetně specifikace druhu a velikosti navržených dřevin a zajištění následné péče o výsadbu.</p>	<p>1.4. Stavba je uvažována na silničních pozemcích (vozovka, příkop a zářez dálnice D8 a vozovka a příkop silnice 3. tř.) a na orné půdě. Biotopy významných druhů rostlin se na těchto plochách nepředpokládají. Podrobný botanický a dendrologický průzkum bude proveden v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí na tuto stavbu po upřesnění jejích technických parametrů. Plán sadových úprav, včetně specifikace druhu a velikosti navržených dřevin a zajištění následné péče o výsadbu je předmětem dokumentací pro následná rozhodnutí.</p>
<p>1.5. Korozní průzkum pro MÚK na D8 Korozivní agresivita, bludné proudy nejsou pro MÚK na D8 v žádné dokumentaci řešeny.</p>	<p>1.5. Korozní průzkum není předmětem procesu EIA. Tento průzkum je podstatný pro zakládání staveb, nikoli pro hodnocení vlivů na ŽP.</p>
<p>1.6. Projekt odpadového hospodářství pro MÚK na D8 Projekt odpadového hospodářství přestavby MÚK na D8 není řešen. Není řešeno:</p>	<p>1.6. Projekt odpadového hospodářství není předmětem procesu EIA, ale samostatného procesu dle zákona o odpadech.</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Odpady v průběhu výstavby MÚK na D8. Upřesnit a precizovat způsob nakládání s odpady a také upřesnit názvy některých odpadů. Dopravní zatížení při likvidaci odpadů je dvojnásobně podhodnoceno. - Druh a kategorizace odpadů z výstavby MÚK na D8 - Způsoby využití a zneškodňování odpadů MÚK na D8 - Minimalizace dopadů na prostředí v důsledku tvorby odpadů MÚK na D8 - Možnosti zneškodňování odpadů MÚK na D8 	<p>Odpady, které budou vznikat na MÚK (např. uliční smetky, odpady z údržby zeleně jsou zahrnuty v bilancích odpadů uvažovaného záměru v tomto procesu EIA.</p> <p>Počty pohybů nákladních automobilů jsou posouzeny správně. Např. v Rozptylové studii – etapa výstavby je vyjádřena potřeba nákladních vozidel (TNA) na 7,5/hod. Za den se předpokládá 12 hod., tj. $7,5 \times 12 = 90$ TNA/den. Liniové zdroje znečišťování jsou rozděleny do 4 tras s následujícími počty pohybů TNA za den: $53+53+53+22=181$ pohybů TNA/den. Z uvedeného je zřejmé, že počet pohybů TNA je více než 2x větší než potřeba TNA.</p>
<p>1.7. Výkresovou dokumentaci pro MÚK na DB</p> <p>Výkresová dokumentace neobsahuje Přehlednou situaci, Komunikační objekty, Charakteristické příčné řezy, Podélný profil radiály, Podélné profily připojovacích pruhů.</p> <p>Výkresová dokumentace obsahuje ve složce „P_4 Situace stavby - P 4. 3. Napojení na D8“ jen Koordinační situaci M 1:1000.</p>	<p>1.7. Uváděné výkresy budou náplní následujících technických projektů (DÚR, DSP, DPS apod.), pro proces EIA nejsou potřeba.</p>
<p>1.8. Ochrana vod</p> <p>a) Projekt neřeší odvodnění MÚK Odolena Voda ve variantách a je nutné doplnit bilanci dešťových vod;</p> <p>b) Je nutné upřesnit informace o vlivu záměru na povrchové vody pro jednotlivé varianty řešení zejména s přihlédnutím ke kapacitám recipientů a s ohledem na předcházení znečišťování povrchových vod splachy z komunikací. Dále je třeba vyhodnotit vhodnost jednotlivých variant odvodnění rovněž z hlediska řešení havárií;</p> <p>c) Je nutné navrhnout řešení retence srážkových vod přímo v místě jejich vzniku a prověřit kapacitu dešťových a usazovacích nádrží a jímek, popřípadě zvážit navýšení jejich kapacity. Dále zpracovat návrh čištění povrchových vod z provádění stavby a ze zařízení staveniště před jejich zaústěním do vodních toků vody musí být řádně zbaveny jakéhokoliv znečištění, včetně zemních částic.</p>	<p>1.8.</p> <p>Proces EIA nevyžaduje řešení odvodnění MÚK Odolena Voda ve variantách.</p> <p>Odvodnění včetně všech detailů bude muset být provedeno podle příslušných technických norem v rámci dalších stupňů projektové dokumentace.</p> <p>Bilance dešťových vod je uvedena v dokumentaci EIA na str. 269.</p>
<p><u>I nadále nadto trváme na nesouhlasu se závěrem dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí, podle něhož naše obec nepatří mezi tzv. dotčená území, a není proto zařazena mezi dotčená území záměrem. Tímto žádáme o zařazení</u></p>	<p>Mezi dotčené obce byly zařazeny obce dotčené předpokládaným hlukem z letecké dopravy - izofonou 50 dB a více, obce dotčené pozemní dopravou a obce v těsném sousedství letiště Vodochody, respektive obce</p>

<p><u>mezi dotčené obce.</u></p> <p>Závěrem chceme zdůraznit, že současný provoz letiště respektujeme, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemůžeme souhlasit. Žádáme proto Ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p>	<p>s dotčenými pozemky. Vzhledem k tomu, že území obce Předboj nenaplňuje ani jednu z uvedených podmínek, nemohla být obec Předboj zařazena mezi dotčené obce.</p>
--	--

Obec Vodochody, ze dne 13. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání
<p>A) Určitým ukazatelem celkové serióznosti přístupu posudkáře EIA k problematice je jeho vypořádání písemných vyjádření. Naše obec je členem Svazku obcí Dolní Povltaví, za něj podával své písemné vyjádření pan dr. Palák, starosta obce Vodochody. Jak dopadlo vypořádání našich společných námitek? Zde je výsledek:</p> <p>1. Svazek obcí namítl řádně a včas k dokumentaci EIA:</p> <p>Klíčový význam má fakt, že rekonstruované a rozšířené letiště ve smyslu dokumentovaného záměru je novým záměrem s novým obsahem, novou kapacitou, novými technologiemi a novým řízením provozu.</p> <p>Jde tedy o nový záměr, který by měl bez nedůvodných výjimek splňovat příslušné podmínky a limity dané Českými právními předpisy, počínaje ústavním pořádkem ČR, zákony a podzákonnými předpisy k jejich provedení konče. V dotčeném území nesmí být překročeno únosné zatížení území a všichni rezidenti v oblasti mají tak jako veškeré fyzické osoby na území ČR ústavní právo na příznivé Životní prostředí. Pro všechny případy a zejména proto, že orgány EIA, dotčené orgány i stavební úřady zhusta tuto právní úpravu ignorují a rozhodují v přímém rozporu s ní, sumarizujeme zde přehledně právní úpravu České republiky v daném směru.</p> <p>Ústavní pořádek ČR obsahuje rovněž Listinu základních práv a svobod (č. 2/1993 Sb., dále jen Listina), jež ve svém čl. 35 odst. 1 přiznává každému právo na příznivé životní prostředí. Je to rovné právo pro všechny. Listina to říká ve svém čl. 1 jednoznačně: „<i>Lidé jsou svobodní a rovní v důstojnosti i v právech.</i>“</p>	<p>A) 1. V tomto procesu EIA bylo provedeno řádné posouzení záměru dle zák. č. 100/2001 Sb., vypořádání všech připomínek a zjištěno, že nedojde k překročení maximální únosnosti území a záměr je akceptovatelný z zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších z hlediska vlivů na ŽP.</p> <p>Únosné zatížení území definuje zákon č. 17/1992 Sb. v ustanovení § 5: „Únosné zatížení území je takové zatížení území lidskou činností, při kterém nedochází k poškozování životního prostředí, zejména jeho složek, funkcí ekosystémů nebo ekologické stability.“</p> <p>Poškozování životního prostředí definuje zákon č. 17/1992 Sb. v ustanovení § 8: „Poškození životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy.“</p> <p>Během procesu EIA bylo zjištěno, že realizací a provozem záměru nedojde ke zhoršení ŽP nad míru stanovenou zvláštními předpisy.</p>

Základní práva a svobody jsou nezadatelné, nezczizitelné, nepromlčitelné a nezrušitelné.“ **Příznivé životní prostředí** není definováno jako antropogenně nedotčené prostředí - to ve střední Evropě už prakticky vymizelo - ale jako **prostředí antropogenně zatěžované pouze podlimitně**, tedy prostředí znečišťované a zatěžované důsledky lidské činnosti včetně všemožných fyzikálních, chemických či biologických emisí a činitelů (včetně hluku, světla, různých záření, zápachu atd.) v míře, jíž připouštějí České zákony, tedy jež nedosahuje mezních hodnot, limitů, jež nepřekračuje meze tolerance a přípustné četnosti překročení předepsaných hodnot apod.

Tuto základní ústavní ideu dále rozvíjí zákon o životním prostředí v platném znění (č. 17/1992 Sb.). Definuje únosné zatížení území, a to v § 5: *“Únosné zatížení území je takové zatížení území lidskou činností, při kterém nedochází k poškozování životního prostředí, zejména jeho složek, funkcí ekosystémů nebo ekologické stability.”*

Dále uvedený zákon definuje znečišťování životního prostředí ve svém § 8 odst. 1: *“Znečišťování životního prostředí je vnášení takových fyzikálních, chemických nebo biologických činitelů do životního prostředí v důsledku lidské činnosti, které jsou svou podstatou nebo množstvím cizorodé pro dané prostředí.”* Toto znečišťování může z povahy věci být podlimitní, tedy dovolené, nebo nadlimitní, tedy protiprávní.

Dále definuje poškozování životního prostředí ve svém § 8 odst. 2: *“Poškozování životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy.”* Poškozování prostředí je již jednoznačně pouze nadlimitní a tedy protiprávní.

V § 11 tento zákon stanoví, že: *“Území nesmi být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.”*

V § 12 pak uvádí *“Přípustnou míru znečišťování životního prostředí určí mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy; tyto hodnoty se stanoví v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby nebylo ohrožováno zdraví lidí a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí. Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.”*

Konečně v § 13 je definována **zásada předběžné opatrnosti**, reagující na nevyhnutelně pouze dílčí poznání reálných souvislostí a na běžnou míru

nejistoty a pravděpodobnosti, jež provází lidské poznání světa: *"Lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit."* (V předmětném případě připadá v úvahu, jak bude rozebráno dále, závažné poškození prostředí.)

Z uvedeného je zřejmý **výslovný ústavní a zákonný zákaz zatěžování kteréhokoli území nad přípustnou míru, jíž opět jako u příznivého životního prostředí definuje jeho zatěžování lidskou činností pouze v podlimitním rozsahu.**

K tomu je nutno doplnit, že ústavodárce zahrnul důležitá ustanovení do ústavní úpravy základního práva na vlastnictví. V čl. 11 Listiny odst. 3 se stanoví: „*Vlastnictví zavazuje. Nesmí být zneužito na újmu práv druhých anebo v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy. Jeho výkon nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.*“ Je zřejmé, že ústavní pořádek stanoví jednoznačná omezení výkonu vlastnického práva tím, že nesmí být způsoben nadlimitní stav environmentální zátěže území ani poškozování lidského zdraví a v rozporu s obecnými zájmy, mezi něž nepochybně patří zájem na zachování obyvatelnosti území a uchování příznivých životních podmínek.

To platí zejména pro nové záměry. Řada již realizovaných antropogenních záměrů (starých zátěží) způsobila v minulosti a někde působí dodnes nadlimitní zátěž složek životního prostředí a dotčených území. To je právně řešeno možností vydání dočasných výjimek (taková zákonná možnost je stanovena v zákonech o veřejném zdraví, o vodách, o ochraně ovzduší i jinde). Takového přechodného a výjimečného období má být vždy využito k opatřením, jež mají vést k postupné redukci zátěže na podlimitní úroveň a dosažení této úrovně, případně musí být navíc provázeno průkazem, že hluk nebo vibrace budou omezeny na rozumně dosažitelnou míru. Letiště mají ovšem speciální úpravu ochrany před hlukem, jež je rozebrána dále.

U nových záměrů je nutno zcela nekompromisně trvat na dodržení a nepřekračování imisních limitů a hlukové zátěže, případně dalšího působení na okolí nad míru stanovenou právními předpisy, a to v kontextu již existujícího pozadí antropogenního původu. V českém právním řádu není

<p>právní opora pro to, aby byl odsouhlasen, umístěn a povolen záměr, u něhož je již od počátku spolehlivě dokumentováno, že spolu s již existujícím antropogenním zátěžovým pozadím v lokalitě překročí závazné limity nebo jejich již existující překračování dále zvýší. Takový výsledek lze dosáhnout pouze v rozporu s právním řádem tohoto právního státu.</p> <p>Z výše uvedeného rovněž jasně vyplývá, že nemá ústavní oporu dělení občanů (kteří jsou si navzájem rovni ve svých ústavně zaručených právech) na ty, kdo budou mít zachováno příznivé (jen podlimitně zatěžované) životní prostředí a na jiné, kterým bude zhoršen stav jejich životního prostředí nad přípustné limity a např. argumentovat vysokou četností těch prvních proti nízkému počtu těch druhých, protože ústavní pořádek stanoví rovné právo na příznivé životní prostředí pro každého. I kdyby bylo něco takového právním předpisem stanoveno, bylo by takové ustanovení ústavně soudním přezkumem zrušitelné pro rozpor s ústavním pořádkem ČR.</p> <p>Z uvedeného přehledu plyne závěr: veškeré nové navrhované zásahy v území musí být provázeny přesvědčivým průkazem, že jejich uskutečnění nedojde k překročení přípustné míry zatěžování a znečišťování prostředí, tedy k nadlimitní zátěži území. Pokud již objektivně v důsledku lidské činnosti existuje v daném území nadlimitní zátěž, tedy protiprávní stav, pak je nutno u navrhovaného zásahu podat přesvědčivý průkaz toho, že provedením tohoto zásahu a souvisejícími opatřeními v území bude zajištěn pokles zátěže pod předepsané mezní hodnoty - limity nebo průkaz toho, že nový zásah vůbec nepřispěje k zvýšení nadlimitu, a tedy ani minimálně. Bez takového průkazu je odsouhlasení, umístění nebo povolení zásahu nezákonné, ba protiústavní a příslušné orgány EIA, dotčené orgány i stavební úřady, jež mají hájit vymezené veřejné zájmy a místo toho souhlasí se způsobem bezpráví nebo s jeho prohloubením, závažným způsobem porušují zákon a jednají hrubě chybně.</p>	
<p>2. V květnu 2011 byl vynesen rozsudek Městského soudu v Praze jako soudu správního ve věci sp. zn. 10 Ca 62/2009 a s datem 30. 5. 2011 a poté i rozsudek ve věci sp. zn. 10 Ca 61/2009. Původně šlo o tři samostatné spory, kdy žalovala společnost Corinthia Panorama s.r.o. a v téže době žaloval dvakrát i Ateliér pro ŽP, o.s. (zde byla sp.zn. původně 10 Ca 67/2009). Všechny žaloby směřovaly proti Magistrátu hl. m. Prahy jako odvolacímu orgánu v územním řízení na umístění stavby "EPOQUE Pankrác - hotel" a umístění stavby "EPOQUE</p>	<p>2. Ve vyjádření se popisuje stav při překročení ekologických limitů. K tomu u posuzovaného záměru nedochází.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy dostatečně výrazné a reálné podmínky k dodržení limitů životního prostředí.</p>

Pankrác - bytový dům" Soud posléze dva spory týkající se hotelu spojil ke společnému projednání pod sp. zn. 10 Ca 62/2009. Věc vedená pod sp. zn. 10 Ca 61/2009 se pak týká stavby "EPOQUE Pankrác – bytový dům".

Nejpodstatnější žalobní bod v obou sporech byl v žalobách Ateliéru pro ŽP, o. s., a týkal se faktu, že již v době územního řízení byly v daném území dosaženy nebo i překračovány limity přípustné zátěže hlukem a imisemi z ovzduší. Předmětné stavby, stejně jako řada obdobných paralelně prosazovaných developerských záměrů v území Pankrácké pláně a jejího bezprostředního okolí k tomuto stavu dále přispějí. Za těchto podmínek žalobce považoval další přitěžování již existující zátěže v území za protiprávní.

Soud tuto námitku - Žalobní bod plně akceptoval a v odůvodněních sdělil následující: Argument překročení únosné zátěže území (hlukem, imisemi z ovzduší) je důvodný. Podklady pro řízení toto prokazují. Dotčený orgán ochrany ovzduší ve svém stanovisku problematiku stavu ovzduší prakticky neposuzoval, pouze paušálně odkázal na závěry zjišťovacího řízení EIA, kde se ale tato problematika podrobně nepojednávala, takže by se snad kvality ovzduší mohl týkat zcela pouze obecný odkaz na opět obecně formulovanou povinnost zabývat se dalšími připomínkami ve vyjádřeních obdržených v rámci zjišťovacího řízení. Toto je však zcela nekonkrétní. MŽP sice v režimu § 149 odst. 4 správního řádu přezkoumalo závazné stanovisko OOP MHMP a potvrdilo je, nicméně danému problému věnovalo asi 5 řádků a z těch nic podstatného neplyne. DOSS nedostály svým povinností a nedošlo k náležitému vypořádání vznesených námitek.

To podle soudu platí i pro Hygienickou stanici hl. m. Prahy a její stanovisko. MZd rovněž přezkoumávalo v rámci odvolacího řízení toto závazné stanovisko a na základě akustických studií popisujících stav v roce 2008 a výhled do budoucna (2010) uznalo výslovně, že jsou limity pro vnější chráněný prostor staveb překračovány a do budoucna budou rovněž překračovány. Přesto potvrdilo platnost stanoviska hygienika.

DOSS i stavební úřad podle soudu vycházely z toho, že nadlimit je v daném území již víceméně obvyklý a že projednávaný záměr k zhoršení stávajícího stavu přispěje pouze minimálně. Vlivem jeho uskutečnění a provozu se stav v lokalitě výrazně nezhorší. Takový přístup soud rozhodně odmítl s tím, že platí zákon a Obecné technické podmínky pro výstavbu v hl. m. Praze (OTPP),

kde se opakovaně odkazuje na limity a nutnost jejich dodržení. **Limity jsou tu tedy proto, aby byly dodržovány.** Tak, jak předvedly správní úřady v této věci, nelze přistupovat k umístění a povolení staveb. V nadlimitně zatíženém území lze situovat jen novostavby s nulovým příspěvkem k zátěži území nebo zároveň s jejich odsouhlasením musí být jinak zajištěno snížení zátěže - např. opatřením, že se doprava na pozemních komunikacích povede jinudy apod.

Hygienik zcela rezignoval na ochranu venkovního chráněného prostoru staveb a vycházel z vyšší neprůzvučnosti nových oken, ale stavbu nelze posuzovat jako umístitelnou s odkazem na její minimální příspěvek k zátěži v území. Tato ani další prosazované stavby v daném území nejsou nijak minimalistické - má jich být celkem 8 nebo 9 a i kdyby každý záměr znamenal navýšení hlukové zátěže jen o 0,3 dB (Aeq.), pak by se v území zvedla hluková zátěž jejich uskutečněním velmi výrazně. Limity jsou závazné - zákony i OTPP stanoví jejich závaznost. Nelze tedy do takového území umisťovat další záměry, pokud není zajištěno, že nebudou limity překračovány, aniž by byly tedy stanoveny a vytvořeny další reálné podmínky k dosažení podlimitu.

Rozsudek má mimořádný význam pro jakékoli projednávání a odsouhlasování zásahů či záměrů navrhovaných v území, kde jejich vlivem může dojít k překročení některého z limitů přípustné zátěže v území, tedy k překročení přípustné hlukové či imisní zátěže, ale i zátěže seismickými otřesy apod. nebo se nadlimitní zátěž dále - byť v daném případě i nevýrazně - dále zhorší. Je vždy na žadateli či oznamovateli, aby podal přesvědčivý průkaz zachování nebo dosažení podlimitní zátěže i při plném (maximálním možném) provozu zamýšleného záměru.

Reakce posudkáře EIA na tyto dva body:

1. - 2. Během procesu EIA byly formulovány a stanoveny takové podmínky (uvedené v návrhu stanoviska EIA), které zajistí plnění ekologických limitů.

To je zjevná nepravda! Posudkář bez dalšího akceptoval záměr vyhlásit Ochranné Hlukové Pásmo kolem letiště (OHP), což nemá zákonného opodstatnění. S tímto závažným tvrzením se vůbec nevypořádal, ignoroval je! V rozhodovací úřední proceduře orgán EIA v prostředí právního státu něco takového nesmí akceptovat. Nemůže svým závěrečným stanoviskem pokrývat zjevné nezákonnosti!

Zamýšlené letiště je novým zásahem a novým zdrojem všemožných emisí

<p>včetně hlukových. U nového zdroje emisí, zejména hlukových je oprávněný požadavek, aby mimo areál letiště (za oplocením areálu) byly imisní limity dodrženy, tedy byl dodržen právní stav, nikoli způsoben stav protiprávní, nadlimitní. Území je hojně osídleno, jde o rezidenční zázemí velkoměsta a žadatel není oprávněn řadu obytných území zatížit nadlimitní zátěží, tedy protiprávním stavem a řadou omezení v dalším územním rozvoji. Něco takového může ÚCL rozhodnout po právu pouze a jen na základě zákona, v jeho rámci, jak stanoví Listina základních práv a svobod (čl. 2 odst. 2) i samotná Ústava ČR (čl. 2 odst. 3). Předmětný záměr letiště je podlimitní ve smyslu zákona o veřejném zdraví co do počtu pohybů letadel za rok a nejde o vojenské letiště. Povinnost stanovit OHP zde není.</p> <p>Podmínky souhlasného stanoviska mohou formálně obsahovat cokoli. Papír snese vše a nezačervená se! Obce a občané z okolí zamýšleného zásahu mají právo požadovat zachování zákonného stavu zatížení hustě obydleného území, tedy dodržení předepsaných limitů. Záměr toto buď splňuje - a pak je akceptovatelný, nebo nesplňuje - a pak je na místě vydat nesouhlasné závěrečné stanovisko EIA a bránit jeho uskutečnění všemi zákonnými prostředky. Podmínky vymyšlené posudkářem nejsou vůbec rozhodné, jejich promítnutí do reálné situace je velmi diskutabilní, dokonce nepovinné a případné nedodržení podmínek bude v budoucnu stěžejí prokazatelné a napravitelné. Vedení okolních obcí o takových situacích již za provozu továrního letiště může předložit bohatou dokumentaci, kdy byla opakovaně porušována dohodnutá pravidla a provozovatel letiště podané stížnosti zamítal jako "neprůkazné".</p> <p>Zaváže se snad posudkář nebo orgán EIA, že takto formulované podmínky budou soustavně kontrolovat a zkoumat jejich dodržování? Nikoli. V reálném stavu kvality výkonu státní správy v této zemi nemusejí být ani promítnuty do budoucích správních rozhodnutí a i když se tak stane, kontroly budou převážně v režii samotného oznamovatele a víceméně budou existovat formálně.</p> <p>Prohlásit, že podmínky stanoviska zajistí dodržení podlimitního stavu je pouhá nereálná fikce, nepravda, pomocí které má být nadlimitní záměr za každou cenu umístěn.</p>	
<p>3. Upozorňujeme zde výslovně orgán EIA i příslušné dotčené orgány, že veškeré v tomto podání uváděné a citované rozsudky správních soudů se týkají běžné rozhodovací praxe úřadů veřejné správy včetně orgánů EIA. Chyby,</p>	<p>3. Podle zák. č. 100/2001 Sb. orgán EIA ani autor posudku EIA nejsou oprávněni měnit oznamovatelem stanovené údaje o kapacitě, rozsahu a řešení záměru ani za něj dopracovávat dokumentaci EIA.</p>

<p>nezákonnosti a selhávání zdrcujícím způsobem kritizované v těchto rozsudcích se běžně opakují a vyskytují se i v řadě dalších úředních rozhodovacích procesů a nevyhnuly se ani tomuto konkrétnímu projednávání EIA. Proto jsme jako účastníci projednávání pojali obsáhlou argumentaci soudů jako součást svého vlastního včasného písemného vyjádření. S těmito námitkami se musí orgán EIA i dotčené orgány vypořádat v souladu se základními zásadami správního rozhodování (§ 2 - 8 správního řádu), tedy věcně správně, zákonným způsobem, přesvědčivě, nestranně a přezkoumatelně. Nestačí, pokud jen prohlásí, že dané rozsudky obsahují závazný právní názor pouze pro konkrétní rozsuzované případy. Materiálně tomu tak není a nemůže být, když se vytknuté nezákonnosti a chyby soustavně opakují v rozhodovací praxi výše uvedených úřadů.</p> <p>Je tedy otázkou, jaká opatření musejí být uložena v rámci EIA, pokud by měl záměr získat kladné závěrečné stanovisko EIA a zda je to vůbec v rámci tohoto posuzování možné a proveditelné vzhledem k tomu, že závazným předmětem posuzování je předložená dokumentace, zachycující popis navrhovaného záměru. Orgán EIA ani autor posudku EIA nejsou oprávněni měnit oznamovatelem stanovené údaje o kapacitě, rozsahu a řešení záměru ani za něj dopracovávat dokumentaci EIA. Je otázkou, zda lze s těmito omezeními vůbec v souladu se zákonem formulovat závazná opatření pro fáze přípravy, zhotovování a užívání záměru, jež by garantovaly dodržení zákonných limitů zatížení okolních intenzivně již využívaných území. V dalším rozboru a v přílohách se tomuto problému dále věnujeme. Pokud nebudou uložena výrazná a reálná opatření k dodržení limitů, bude případné odsouhlasení záměru v rozporu se zákonem i s ústavním pořádkem.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p><i>3. V návrhu stanoviska EIA jsou uloženy dostatečně výrazné a reálné podmínky k dodržení limitů životního prostředí.</i></p> <p>To prostě není pravda! Podrobnosti jsou výše - k bodům 1. a 2. našeho vyjádření k dokumentaci.</p>	<p>Zároveň jsou povinni stanovit „výrazné a reálné“ podmínky pro minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP včetně podmínek pro dodržení ekologických limitů. Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p>
<p>4. Prvořadým problémem záměru je fakt, že mohutný letecký provoz se má umístit do hustě obydleného a intenzivně využívaného předpolí velkoměsta, kde řada limitů využití území je již nyní dosahována nebo i překročena.</p>	<p>4. V procesu EIA je řadou podmínek zajištěno plnění hlukových limitů. Tyto limity budou muset být plněny i ve zmiňovaných oblastech. Pokud se ve vyjádření argumentuje požadavkem plnění hladin hluku 60/50 dB mimo prostory, kde platí legislativní hlukové limity, potom je nutno tento</p>

<p>Jde zejména o hluk.</p> <p>V dokumentaci se uvádí, že zamýšlená kapacita zahrnuje průměrný denní počet odbavených cestujících 9.600 osob, ovšem ve špičkovém dni to může být téměř dvojnásobek, tedy 16.780 osob. Veškeré výpočty a predikce hlukové i imisní zátěže ovšem vycházejí z "charakteristického letového dne", který z povahy věci bude vyhodnocen z průměru, nikoli maxima.</p> <p>Vedle toho se v dokumentaci počítá s provozem menších letadel i strojů vojenských a vrtulníků, ale pro takový provoz by nebylo třeba záměr uskutečňovat. Záměr je prosazován s účelem prosadit na tomto letišti soustavný a podle všeho naprosto převažující komerční provoz letounů kategorie S.5.2., tedy vícemotorových proudových strojů do 120 t hmotnosti a s rozpětím až 36 m. Pokud by se záměr uskutečnil, byla by černost jejich pohybů naprosto převažující a s velkou pravděpodobností by překročila uváděných 72 % všech pohybů. Oznamovatel sděluje, že jeho snahou bude přitáhnout na toto letiště nízkonákladové společnosti, a to především snižováním nákladů účtovaných společností letiště užívajícím, což neponechává pochybnosti o povaze převažujícího provozu. Jde o vstupní údaje zejména hlukové studie a zprostředkovaně i zkoumání zdravotních rizik. Jejich výsledky jsou s velkou pravděpodobností již jen pro toto nesprávné.</p> <p>Sám oznamovatel předpokládá překračování ekvivalentních hodnot akustického tlaku 65 dB - a to nikoli jen v areálu samotného letiště, ale mimo něj - v zahrádkářské kolonii Panenských Břežan. A hladina 60 dB pak zasahuje zastavěná území řady okolních obcí a rekreačních území. Je konstatováno riziko dosažení tohoto limitu i v "okrajových částech obytných území", kde jsou prokazatelně situovány stavby pro bydlení a kde se reálně bydlí v podstatně vyšším rozsahu, nežli tvrdí dokumentace (Panenské Břežany, Dolánky, Zlončice).</p> <p>Na str. 249 a 250 dokumentace EIA oznamovatel uvádí, že hladinami vyššími než 65 dB může být atakována jen část zahrádkářské kolonie na levé straně D8 v Panenských Břežanech a hladina 60 dB že zasáhne jen jeden obytný objekt, který označuje jednou č.p. 172, podruhé č.p. 179 a údajně okrajovou zástavbu v ulicích K dálnici, Akátová a Na Pískách. Tyto ulice jsou obývány trvale, celá oblast vč. pozemků na levé straně D8 je podle platného a závazného územního plánu obce oblastí určenou k zástavbě a to, co je stále nazýváno zahrádkářskou</p>	<p>požadavek směřovat ke změně legislativy, nikoli k procesu projektové EIA.</p> <p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné.</p> <p>Během procesu EIA byly formulovány a stanoveny takové podmínky (uvedené v návrhu stanoviska EIA), které zajistí plnění ekologických limitů a za kterých nedojde k významným vlivům na veřejné zdraví.</p> <p>Zdravotní rizika jsou podrobně řešena v příslušné studii, zpracované autorizovanou osobou.</p> <p>Velikost, významnost a přijatelnost nebo nepřijatelnost vlivů na obyvatelstvo s důrazem na vlivy hluku jsou provedeny v posouzení zdravotních rizik, které je součástí dokumentace a je zpracované příslušně autorizovanou osobou v souladu se zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>V závěru tohoto posudku se konstatuje, že přímé zdravotní dopady realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné.</p> <p>Součástí dokumentace je posouzení zdravotních rizik zpracované příslušně autorizovanou osobou v souladu se zák. č. 100/2001 Sb. K problematice posouzení zdravotních rizik byl v rámci posudku EIA zpracován dokument: <i>Kubina, J.: Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012.</i> Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>„Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější.“</p> <p>Tato posouzení se týkají i citlivějších skupin obyvatel včetně malých dětí, nemocných a starších občanů.</p>
--	---

<p>kolonií je zástavba, kde jsou postaveny domy celoročně obývané, z toho k trvalému pobytu je hlášeno dle sdělení obecního úřadu 13 osob a na všech pozemkových parcelách je evidována i parcela stavební.</p> <p>Kromě toho oznamovatel používá podle svého výkladu účelově a tendenčně znění zákona 258/2000 Sb. § 30, jak uvádí v předmětném dodatku č. 2. Zákon 258/2000 označuje srozumitelně chráněný venkovní prostor staveb: <i>"Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do 2 m okolo bytových domů, jakož i rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb"</i>. Že se jedná o stavby funkčně obdobné rodinným domům, není pochyb. Chráněný venkovní prostor je pak v zákoně zřetelně označen jako prostor určený ke sportu či rekreaci atd. Tím, že oznamovatel chce zahrady začlenit podle jím citovaného zákona podle druhu do zemědělských pozemků (zákon 344/1992 Sb.) a ne podle reálného užívání, jak stanovuje zákon na ochranu zdraví, jde o chabý pokus o zmatení.</p> <p>Připomínku č. 37 nelze považovat za vypořádanou a požadujeme, aby do dokumentace byly doplněny správné údaje o počtu dotčených obyvatel, jak uvádíme výše. Rovněž žádáme, aby v duchu řečeného byly do dokumentace doplněny dotčené parcely jako pozemky v chráněném venkovním prostoru a to co do počtu i do rozlohy.</p> <p>Zákon o veřejném zdraví výslovně definuje v § 30 odst. 3 chráněný venkovní prostor jako nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť. Rekreace pro účely ochrany před hlukem podle uvedené definice zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájemem bytu v nich. Není tedy správná bagatelizace obecné ochrany vnějšího prostředí v zastavěných i nezastavěných územích okolních obcí obsažená v dokumentaci (údajné zemědělské pozemky a individuální rekreace jako záminka neřešení hlukové zátěže).</p> <p>V "pásmu výstrahy" s hlukovou zátěží od 55 dB do 59,9 dB (Aeq) se nalézají celé sousední obce (Dolany, Debrno, Panenské Břežany, Bašť a jižní okraj Minice). Přitom nevyhnutelná chyba a nepřesnost výpočtu je podstatně vyšší nežli 0,1 dB a zákonná zásada předběžné opatrnosti ukládá na rozdíl od</p>	<p>V souladu s definicí WHO se posudek hodnocení vlivů na veřejné zdraví zabýval nejen přímými dopady na fyzické zdraví v podobě rizika zvýšeného výskytu konkrétních nemocí, nýbrž i vlivy spadajícími právě do oblasti duševní a sociální pohody, konkrétně obtěžováním. Za stavu, kdy nebudou překračovány hlukové limity stanovené k ochraně zdraví, není překvapující, že přímé zdravotní dopady nebudou významné. Nepřímé vlivy v oblasti psychologické a sociální dopady, které též spadají do oblasti veřejného zdraví, byly vyhodnoceny jako významné.</p> <p>Posudek prošel dvojí oponenturou, nejprve autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik Ing. Kubinou, poté odbornými pracovníky KHS jakožto orgánu ochrany veřejného zdraví.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS Středočeského kraje.</p> <p>Zásada předběžné opatrnosti je v tomto procesu EIA plně respektována včetně všech korekcí na nepřesnost výpočtu a měření dle platné legislativy.</p> <p>Závazné podmínky stanoviska EIA musí být zohledněny v navazujících rozhodnutích, popř. opatřeních podle zvláštních právních předpisů (např. podle stavebního zákona) - viz §10 zák. č. 100/2001 Sb. Problém kontroly je řešen navazující legislativou. Proces EIA nemá žádné legislativní ani jiné nástroje pro následnou kontrolu plnění podmínek. Podmínky mohou být ukládány pouze oznamovateli (viz zák. č. 100/2001 Sb.), nemohou být ukládány podmínky pro legislativu, orgány státní správy nebo jiné osoby.</p>
---	---

podzákoných úprav činit opatření ke snížení zátěže i když nebude jistota, ale pouze pravděpodobnost dosažení nebo překročení zákonného limitu 60 dB (Aeq). A zákon má přednost před předpisy nižší právní síly a právě zákonem jsou přímo ukládány povinnosti právníkům a fyzickým osobám (čl. 2 odst. 3 Ústavy ČR a čl. 2 odst. 2 Listiny základních práv a svobod).

Kumulace hluku z leteckého provozu a z provozu na pozemních komunikacích zasahuje výrazně Panenské Břežany a Klíčany. Kumulace s hlukem z Železnice pak je dominantní v Dolanech a Částečně ve Zlončicích a Chvatěrubech. Již nyní jsou zde zjišťovány nadlimity.

Vnitřní rozpor obsahuje konstatování, že zvýšení zdravotních rizik rezidentů není významné, ale naproti tomu dopady v psychologické a sociální oblasti budou výrazné, když obtěžování hlukem výrazně vzroste i v doposud klidných územích. Ovšemže psychologické faktory mají podstatný vliv nejen na míru životní pohody, ale i na zdravotní stav populace a na míru zvládnutí jiných zdravotních rizik a zátěží.

Konstatujeme hrubé opomenutí přesvědčivě vyhodnotit a zohlednit četnost a hlukový dopad motorových zkoušek předpokládaných kategorií letounů včetně případů nových nebo v sousedním závodě opravovaných strojů.

Další důvody zpochybnění správnosti údajů v dokumentaci a jejich interpretace je obsažena v příloženém vyjádření firmy Techson. Je zde konstatována nezbytnost doplnění předložené dokumentace.

Reakce posudkáře EIA na tento bod:

4. K problematice posouzení zdravotních rizik byt v rámci posudku EIA zpracován dokument: Kubina, J.: Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012. Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem: "Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší.

V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu

<p><i>letišť bude vliv na lidské zdraví příznivější."</i></p> <p><i>V dokumentaci EIA jsou v souboru „Potvrzené počty obyvatel" uvedeny upřesněné počty obyvatel v roce 2011 (vesměs březen). Jedná se o fotokopie dopisů starostů. V části dokumentace „Letiště Vodochody - akustická studie leteckého provozu, podklad pro dokumentaci EIA 2011" jsou v tabulce č. 11 Aktualizovaný stav obyvatel ve sledovaných obcích uvedeny u obcí Brázdim, Olovnice a Předboj jiné počty obyvatel než v dopisech starostů. Obec Brázdim: uvedeno 649 obyvatel, starosta uvádí 640 obyvatel. Obec Olovnice: uvedeno 501 obyvatel, starosta uvádí 512 obyvatel. Obec Předboj: uvedeno 589 obyvatel, starosta uvádí 646 obyvatel. V oponentním posudku byly uvažovány počty obyvatel, které uvedly obce.</i></p> <p><i>Zařazení objektů do skupiny "bytových domů, jakož i rodinných domů\staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb" lze jediné na základě výpisu z katastru nemovitosti a tak také v dokumentaci bylo provedeno, obdobně jako určení chráněného venkovního prostoru.</i></p> <p><i>Pro zajištění plnění hlukových limitů je podmínkami návrhu stanoviště EIA pomocí monitoringu hluku a systému predikce stanoven jednoznačný a reálný systém.</i></p> <p><i>Posudek podle zák. č. 100/2001 Sb. Letiště Vodochody Příloha č. 3</i></p> <p><i>Kumulace vlivů hluku z leteckého provozu a z provozu na pozemních komunikacích je v dokumentaci řešena dostatečně pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí. Posouzení zdravotních rizik vychází z příslušných metodik, které rozlišují samostatné vlivy na zdraví a vlivy ve formě obtěžování. Nelze tedy vlivy ve formě obtěžování zpětně převádět do vlivů na zdraví.</i></p> <p><i>Vyhodnocení a zohlednění četnosti a hlukový dopad motorových zkoušek je podrobně řešeno v příl. č. 23 Dokumentace s názvem Akustická studie - Motorová stojánka.</i></p> <p><i>Jde o nepřípustné zamlčování podstatných problémů. Posudkáři EIA tohoto druhu klidně navrhnou souhlasné stanovisko s podmínkami (jejichž plnění oni následně již nekontrolují!) doslova pro cokoli. Klidně by tak učinili i pro krematorium v Osvětimi!! Jen by formulovali podmínky, aby kouř nebyl příliš tmavý a neobsahoval nadlimit emisí znečišťujících látek! Vůbec by se</i></p>	
---	--

<p>nezabývali do nebe volající podstatou oznámeného záměru!</p> <p>Varujeme velmi naléhavě orgán EIA před takovým otrlým a hluboce nemorálním přístupem, který vede k nezákonným důsledkům!</p>	
<p>5. Návrh na stanovení OHP v okolí letiště s tím, že by izofony na úrovni 60 dB/ 50 dB (Aeq) probíhaly uvnitř pásma při jeho hranici, nekoresponduje s právní úpravou § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, stanoví povinnost provozovatele letiště podat návrh takového pásma pro vojenská letiště a mezinárodní letiště s více než 50 tisíci pohyby za rok. Zde je stanovena povinnost provozovatele v případě překročení hlukových limitů navrhnout OHP a tomu odpovídá i oprávnění a povinnost ÚCL je stanovit.</p> <p>V případě jiných nebo podlimitních letišť tato povinnost neplatí. Lze dokonce konstatovat, že pokud by ÚCL takové OHP stanovil, vybočil by ze své zákonem jednoznačně dané kompetence a porušil by ústavní zásadu, že státní moc lze uplatňovat pouze v případech a mezích výslovně stanovených zákonem (čl. 2 odst. 3 Ústavy ČR a čl. 2 odst. 2 Listiny základních práv a svobod).</p> <p>Z hlediska oznamovatele jde tedy o pokus o jakýsi "nadstandard" ve smyslu získání neadekvátní zvýhodněné pozice v daném území. OHP je totiž ze zákona formulováno jako opatření zajišťující prioritu leteckého provozu před jinými veřejnými nebo soukromými zájmy a aktivitami v území a jde o pásmo nechránící okolní území před nadlimitním hlukem, ale naopak chránící letiště a jeho nadlimitně hlučný provoz před subjekty využívajícími okolní území, stavby či zamýšlející jejich využití. Vyhlášení restriktivně pojatého OHP (omezujícího rozvoj obcí) je zcela nepřijatelné, nemá žádnou oporu v zákoně a je nutno je jednoznačně odmítnout.</p> <p>Předmětný záměr je novým záměrem se vším všudy a je na oznamovateli, aby jej navrhl tak, aby byl schopen prokázat, že mimo pozemky letiště budou dodrženy bez výjimek limity akustického tlaku vztahující se na letecký provoz, a to i v souběhu s vyvolaným provozem na okolních pozemních komunikacích. Pokud se tak nestane a takový průkaz nebude podán, pak nejen že návrh OHP bude nezbytno zamítnout, ale bude nutno vydat i nesouhlasné závěrečné stanovisko EIA.</p> <p>Reakce posudkáře EIA ha tento bod:</p> <p>5. OHP je nástrojem pro ochranu obyvatelstva před hlukem a nástrojem</p>	<p>5. OHP je navrženo dle hygienických předpisů a zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: „Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky.“</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zákona, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Uvedená povinnost nijak nevylučuje možnost podat návrh na vyhlášení OHP i při nesplnění parametrů pro uvedenou povinnost. Úvahy o budoucím postupu ÚCL nejsou předmětem tohoto procesu EIA.</p>

<p>územního plánování. Limit pro letiště "zajišťující ročně více než 50 000 startů nebo přistání " představuje hranici, od které začíná platit povinnost provozovatele navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma a provést nebo zajistit provedení příslušných protihlukových opatření. Pozn.: Např. do 30. 9. 2003 byl tento limit nastaven pro "letiště přepravující ročně více než 100 000 fyzických osob". Pro (v procesu EIA povinnou minimalizaci vlivů hluku) je podmínkou návrhu stanoviska EIA uloženo projednat návrh OHP (ve kterém ovšem budou platit limity 60/50 dB pro stávající chráněnou zástavbu). Zároveň ovšem nelze předjímat jeho reálné stanovení, které je předmětem jiného procesu mimo proces EIA. I v případě, je toto OHP nebude stanoveno nebo bude stanoveno v jiné formě, podobě apod., budou muset být plněny příslušné limity životního prostředí pro chráněné venkovní i vnitřní prostory.</p> <p>Jde o zavádějící argumentaci! 60/50 dB (Aeqv) pro vnější chráněný prostor staveb pro bydlení, školních a zdravotnických zařízení je nepřijatelný. Tento limit může být dodržován v oploceném areálu letiště. Za hranicí areálu u nového zdroje, který nedosahuje předpisové kapacity je nepřijatelný. V případě obytných území je neakceptovatelný již i jen z důvodu vzrůstu obtěžování, psychické zátěže a zdravotních rizik. Jde o nový zdroj, který musí odpovídat soudobým právním požadavkům.</p> <p>Je vědomou nepravdou, že OHP v případě letišť má funkci ochrany obyvatelstva před hlukem. Pravým záměrem jeho stanovení je vždy ochrana letiště jako zdroje nadlimitního hluku před obyvatelstvem z okolí, před jeho oprávněnými požadavky! Je to zmocnění k možnému omezování užívání nemovitostí a k zabrzdění územního rozvoje. Posudkář si měl tyto věci nastudovat a netvrdit nepravdu.</p> <p>Je pouhým alibismem posudkáře EIA, pokud se vymlouvá na to, že OHP bude stanoveno ÚCL v jiném řízení. Položení OHP na obytná území vzniklá před prosazením tohoto záměru je nestoudností, jež nesmí být prosazena!</p> <p>V každém případě požadujeme, aby mezi jakýmkoli podmínkami stanoviska EIA jeho zřízení nebylo zahrnuto. Pokud by zde tento právně nepodložený požadavek byl, šlo by o záminku a vítané alibi oznamovatele o další usilování o jeho nelegální odsouhlasení!</p>	<p>6. Vlivy hluku na děti jsou v procesu EIA řešeny dostatečně včetně</p>
<p>6. Mezi zvlášť přísně chráněná zařízení z hlediska zdravých životních podmínek</p>	

<p>patří školní i předškolní zařízení. Jejich ochrana je podle právní úpravy dokonce přísnější, než ochrana celoživotních rezidentů.</p> <p>Řada výzkumů prokázala, že děti, žijící například v blízkosti letišť či hodně rušných komunikací, trpí více poruchou soustředění, ve škole jsou roztěkané, pomalejší či hůře chápou psaný text. Samotná příloha č. 28 dokumentace například zmiňuje, že letecký hluk může více odvádět dětskou pozornost a narušovat jejich komunikaci s učitelem. Studie nezamlčuje ani prokazatelné negativní účinky hluku z letecké dopravy na poznávací (rozumové) funkce u dětí.</p> <p>Výzkum Institutu hygieny a sociální medicíny v Innsbrucku před Časem jednoznačně prokázal, že hluk způsobovaný nadměrnou automobilovou dopravou, kterou Letiště Vodochody bude nevyhnutelně generovat, má negativní vliv na psychický stav dítěte, přičemž tou nejvíce ohroženou skupinou jsou děti předčasně narozené či s nižší porodní hmotností. Navíc byla u dětí prokázána přímá úměra souvislosti intenzity hluku a závažnosti psychických problémů.</p> <p>Požadujeme, aby se zpracovatel dokumentace EIA zaměřil právě na dopady u dětí a toto do dokumentace EIA doplnil. Nejmladší generace by byla soustavným hlukem ohrožena nejvíce. Větší hlukové zátěži by bylo v celém území vystaveno více než tisíc dětí v mateřských školách a téměř 2,5 tisíce dětí v základních školách. V místech se zvýšenou hlukovou zátěží se nachází nejméně 19 mateřských škol a nejméně 11 škol základních.</p> <p>V přílohách tohoto podání jsou přesné počty i mapka informující o umístění školních i předškolních zařízení v území.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p><i>6. Vlivy hluku na děti jsou v procesu EIA řešeny dostatečně především v Posouzení zdravotních rizik včetně příslušných podmínek návrhu stanoviska EIA a to i kompenzačních. Uvedená mapa se zakreslenými školními zařízeními zobrazuje kumulativní vliv hluku v hladinách LDVN, které jsou výsledkem matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB), nemají nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnávány s hlukovými limity. Je otázkou, zda pobyt dětí v uvedených zařízeních probíhá večer (18-22 hod.) a v noci (22 - 06 hod.), tedy v dobách, které se dominantně podílejí na velikosti zobrazených</i></p>	<p>příslušných podmínek návrhu stanoviska EIA. Vzhledem k nezbytnosti plnění hlukových limitů v celém okolí záměru, není žádný důvod k tomu, že by u školních nebo předškolních zařízení mohly být překračovány.</p>
--	--

<p>hodnot. Pro porovnání s hlukovým limitem z letecké dopravy lze použít příl. č. 25 Akustická studie leteckého provozu - grafická příl. č. 2 (LD). Pro porovnání s hlukovým limitem ze silnic lze použít příl. č. 24 - Doprava na pozemních komunikacích - grafická příl. č. 5 (LD). V případě použití těchto podkladů lze dokumentovat, že hladiny hluku ve vztahu ke školním zařízením budou významně podlimitní.</p> <p>Nezbývá, nežli požadovat jednoznačný průkaz zachování podlimitního stavu. Ten podán nebyl!</p>	
<p>7. Příloha tohoto podání, "Dopravně - inženýrská studie vlivu zprovoznění exitu letiště Vodochody a napojení na komunikační síť." - dopravně-inženýrská studie zpracovaná Ing. Jiřím Veselým rozebírá rozpor navrhovaného dopravního napojení letiště na D8 s příslušnými normami a tedy jeho nerealizovatelnost v předložené variantě a kriticky jako neakceptovatelné z hlediska propustnosti a kapacity hodnotí i přetížení na stávajících pozemních komunikacích v dotčeném území.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p>7. Dokumentace obsahuje přílohu č. 9 - Dopravně Inženýrská Studie, zpracovanou specializovanou společností, která nerealizovatelnost a neakceptovatelnost záměru neuvádí. Napojení na dálnici D8 je součástí uvažovaného záměru jako IO 01. Navíc je podmínkou návrhu stanoviska podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál zprovozněním přivaděče od D8. Bude tedy na oznamovateli, zda do tohoto rizika vstoupí.</p> <p>Posudkář nevyvrátil závěry Ing. Jiřího Veselého a ani se o to nepokusil. Dopravně Inženýrská Studie zpracovaná na objednávku a za peníze oznamovatele a přičleněná k dokumentaci EIA z pochopitelných důvodů nerealizovatelnost této části záměru ani její neakceptovatelnost neuvádí. "Experty", kteří by za peníze oznamovatele a na jeho objednávku doložili neuskutečnitelnost záměru, by oznamovatel rozhodně neplatil a jejich výstup nezveřejňoval, to dá rozum.</p> <p>Posudkář EIA argumentuje mimoběžně. Buď je uvažované dopravní řešení proveditelné ve smyslu technických norem, nebo není! Zde jako oponent dokumentace zjevně selhal.</p>	<p>7. Nejedná se o problém vlivů na životní prostředí, ale o problém technický. Technická norma není obecně závazný právní předpis.</p> <p>Proces EIA nemá žádné nástroje ke zkoumání detailního souladu nebo nesouladu s technickými normami nebo předjímat vydání nebo nevydání výjimky z technické normy. To bude předmětem navazujících správních řízení např. dle stavebního zákona, takže obavy, že by se něco zanedbalo nebo opomnělo, jsou zbytečné. Není ani vybaven příslušně autorizovanými osobami pro konkrétní technickou oblast (těmi je např. vybavena společnost, která zpracovala Dopravně inženýrskou studii).</p> <p>Proto je uloženo podmínkou, že nelze provést kolaudaci terminálu bez zprovoznění MÚK Odolena Voda, jinými slovy záměr letiště Vodochody nelze uvést do provozu bez dopravního napojení na D8. Jinou možnost proces EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. nemá.</p>
<p>8. Problematiku ochrany přírody, zejména pak vynuceného kácení a otázky</p>	<p>8. Problematika ochrany přírody, zejména pak vynuceného kácení a otázky</p>

<p>velkého tradičního zimního nocoviště kavkovitého ptactva v prostorů Kralup nad Vltavou v kontextu umístění a provozu letiště (migrační trasy ptactva a pokusy trasy ovlivnit) se týká příložený znalecký posudek RNDr. Pavla Trpáka, soudního znalce pro oblast ochrany přírody, který je přílohou tohoto podání. Jde o nový znalecký posudek autora, který se již vyjadřoval k dokumentaci.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p><i>8. Posudek podle zák. č. 100/2001 Sb. Letiště Vodochody Příloha č. 3 Se znaleckým posudkem RNDr. Pavla Trpáka lze vcelku souhlasit. Pouze je nutno zdůraznit, že podmínkami návrhu stanoviska EIA je upřesněna naprostá nutnost respektování zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. V rámci návrhu stanoviska EIA byly dále uloženy takové podmínky, aby k překročení únosného zatížení území nedošlo.</i></p> <p>Pochybná posudkářova proklamace o "naprosté nutnosti respektovat zák. č. 114/1992 Sb. "je zcela lichá. Je to jen planá proklamace, jež Trpákův posudek akorát degraduje! Kde je naplnění zásady materiální pravdy?</p>	<p>velkého tradičního zimního nocoviště kavkovitého ptactva v prostoru Kralup nad Vltavou je v procesu EIA řešena v souladu s požadavky zákona o ochraně přírody a krajiny, a to včetně podmínek pro minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP.</p>
<p>9. Vodoprávní problematiky se týká odborný posudek VHS PROJEKTU - Ing. Martina Jakoubka ohledně celkového vodohospodářského řešení navrhovaného záměru. Je nutno zdůraznit, že v závěru tento posudek formuluje celkem ve 14 bodech požadavky na doplnění dokumentace a dotazy na chybějící informace.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p><i>9. Staré ekologické zátěže jsou v dokumentaci specifikovány včetně jejich řešení v rámci požadavků ČIŽP. Podmínkami návrhu stanoviska je uložena koordinace výstavby s odstraňováním těchto zátěží. Požadavek č. 21 vrácení dokumentace se týkal upřesnění problematiky nakládání s odpadními vodami, včetně odpadních vod ze zimní údržby ploch záměru, je dokumentaci dostatečně vyřešen uvedením celkové koncepce nakládání s odpadními vodami Studie odvodnění letiště Vodochody byla zpracována dle legislativy a příslušných technických norem, dle předchozích požadavků a projednána s ČIŽP a Povodím Vltavy s.p., závod Dolní Vltava. Je zpracována v houbce dostatečné pro proces EIA. Výsledný stav s retencí a zasakováním nijak nemění z hlediska výstupů stávající stav. Některé uvedené otázky jsou řešeny v rámci dokumentace EIA, další budou předmětem vodohospodářské části DÚR a jsou řešitelné běžnými technickými metodami. V návrhu stanoviska je</i></p>	<p>9. K odbornému posudku Ing. Jakoubka lze navíc kromě údajů již uvedených uvést následující:</p> <p>Tyto technické připomínky jsou spíše k technickým dokumentům, které budou zpracovány v dalších fázích přípravy záměru dle stavebního zákona (např. dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona).</p> <p>V rámci dokumentace byla zpracována studie „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ pod vedením autorizovaného inženýra v oboru vodohospodářských staveb.</p> <p>Podrobné dokumenty týkající se vodohospodářského řešení záměru budou zpracovány např. v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení a dokumentace pro provedení stavby v režimu stavebního zákona.</p> <p>Tyto dokumenty budou zpracovány podle požadavků orgánů státní správy ve vodním hospodářství a příslušných technických předpisů, např. ČSN včetně parametrů návrhových intenzit deště.</p> <p>Pro různé typy vodohospodářských zařízení (zasakování, retence, areálová kanalizace, hlavní kanalizační stoky apod.) jsou závazně používány různé periodicity a doby trvání deště.</p>

uložena řada podmínek, které představují limity pro vodohospodářskou část DÚR, ve které dojde k aktualizaci a případnému zpřesnění této části.

Ke konkrétním otázkám lze uvést, že počty zaměstnanců, požární vody, kapacity ČOV a čištění vod ze zimní údržby jsou uvedeny v rozsáhlých kapitolách dokumentace. Vody z odbavovacích ploch a parkovišť budou přes odlučovače ropných látek odváděny do retenčních nádrží, odkud budou ve vhodném období čerpány přes sorpční filtr do vsakovacího objektu k zasakování. V zimním období jsou zasakovány pouze odtoky ze střech objektů a silničních těles. Odtokové poměry v Postřižinském potoce se vlivem změn v odtoku dešťové kanalizace ze závodu AERO Vodochody a.s. „Postřižinskou“ větví nezhorší - odtok nebude snížen. Vlivem navrhovaného zastřešení objektu skladu leteckých pohonných hmot a železničního stáčíště dojde naopak k drobnému zvýšení odtoků srážkových vod (nekontaminovaných ze střech). Ostatní odpadní vody ze závodu Aero Vodochody jsou již dlouhodobě odváděny po vyčištění ve stávající ČOV AERO jednotnou kanalizační stokou do Vltavy. Důvodem v nejednotnosti uvedených údajů jsou především odlišné požadavky na navrhované vodohospodářské objekty. U hlavních kanalizačních odtoků k recipientům (včetně VO a RN) byla navržena kapacita pro zajištění bezpečného odtoku 100-leté vody. Areálové kanalizace se projektují na zatěžující maximální srážku z dlouhodobého sledování o době trvání 15 min., a to zvláště pro zimní a letní období.

Není vůbec jasné, zda a které ze 14 požadavků na doplnění dokumentace považuje posudkář za splněné a které nepovažuje za důvodné. Opět zcela mimoběžná argumentace.

Např. ČSN 75 6101 „Stokové sítě a kanalizační přípojky“ v bodě 5.3.4.12 stanovuje: „Při návrhu stokové sítě za použití racionálních metod se počítá s periodicitou návrhového deště, kterou určí příslušný úřad (především Vodoprávní úřad). Orientační hodnoty četností výpočtových dešťů jsou uvedeny v tabulce 3.“ Vzhledem k tomu, že vodoprávní úřad se svými požadavky nepodílel na studii „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ bylo správné použití orientačních hodnot, které jsou uvedeny v následující tabulce (ČSN 75 6101):

Tabulka 3 - Orientační hodnoty četnosti výpočtových dešťů

Četnost výskytu výpočtových dešťů n	Lokalita
1 (1x za 1 rok)	venkovské území
0,5 (1x za 2 roky)	obytná území
0,5 (1x za 2 roky)	městská centra, průmyslová a komerční území:
0,2 (1x za 5 let)	- s kontrolou povodňového stavu od dešťových přívalů ¹⁾ - bez kontroly povodňového stavu od dešťových přívalů
0,1 (1x za 10 let)	podzemní dráhy, podjezdy ¹⁾
¹⁾ POZNÁMKA: V místě jsou stanoveny intenzity dešťových srážek pro nucený odtok.	

Pro odhad max. odtoku dle této ČSN se za kritický dešť považuje patnáctiminutový (neredukovaný) dešť.

Dále např. ČSN 75 9010 – „Vsakovací zařízení srážkových vod“ stanovuje periodicitu srážek $p = 0,2 \text{ rok}^{-1}$, (1x za 5 let) a dobu trvání srážek $t_c = 5 \text{ min} - 72 \text{ hod.}$

	<p>Doporučený součinitel odtoku pro zpevněné pozemní komunikace (např. asphalt, beton, dlažba) 0,7 uvádí mj. ČSN 75 6101 – „Stokové sítě a kanalizační přípojky“ pro výpočet stokové sítě. Tutéž hodnotu uvádí ČSN 75 9010 – „Vsakovací zařízení srážkových vod“ pro asfaltové a betonové plochy, dlažby se zálivkou spár.</p> <p>Součinitel odtoku 0,7 ze zpevněných asfaltových ploch letiště je uveden správně, nedochází zde k „ponižování“ normovaného součinitele.</p> <p>Ve studii „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ jsou zpracovány podrobné matematické modely pro ilustraci vodohospodářské situace.</p> <p>V oznámení a dokumentaci EIA byla stanovena rámcová opatření pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP. Tato opatření byla 2x připomínkována a na jejich základě byly navrženy podmínky pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP v návrhu stanoviska EIA (součást posudku EIA). Tyto podmínky byly opět připomínkovány a na základě těchto připomínek byly stanoveny podmínky tohoto stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ve vodohospodářském projektu jako součásti DÚR počítat s návrhovou intenzitou deště a součiniteli odtoku dle požadavků Vodoprávního úřadu - výústní potrubí z areálu letiště Vodochody do Vltavy dimenzovat na uvažované rozšíření letiště; v případě využití stávajícího potrubí provést technická opatření, která zajistí soulad s vodohospodářskými předpisy - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových
--	--

	<p>zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou.</p> <ul style="list-style-type: none"> - v dalších stupních PD budou doloženy podrobné hydrotechnické výpočty odlučovačů lehkých kapalin, akumulčních a havarijních jímek, vsakovacích zařízení a retenčních nádrží; kapacita vsakovacích objektů a retenčních nádrží bude navržena dle platných norem pro vsakovací zařízení ČSN 75 9010 a hospodaření se srážkovými vodami TNV 75 9011, bude provedena riziková analýza vsakování v souladu s požadavky ČSN 75 9010 - při přechodu odvádění srážkových vod z ploch, které jsou v zimním období odváděny na ČKV do vsakovacích objektů musí být zajištěno důkladné vyčištění potrubí, aby nedocházelo k odvádění usazených závadných látek do vsaků a následné kontaminaci podzemních vod; toto bude zapracováno do provozního/kanalizačního řádu <p>Staré ekologické zátěže jsou v dokumentaci specifikovány včetně jejich řešení dle požadavků ČÍŽP. Jsou řešeny v rámci samostatného procesu mimo proces EIA. Podmínkami návrhu stanoviska je uložena koordinace výstavby záměru s odstraňováním těchto zátěží:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v rámci projektu pro stavební řízení konzultovat technické řešení objektu SO 14 – uložistiště LPH a IO 06 – splašková kanalizace v části rekonstrukce stávající ČOV AERO se zpracovatelem projektu sanace; v případě potřeby provést v konkrétních místech potřebný doprůzkum z hlediska kontaminace CIU, resp. NEL; v případě zjištění kontaminace provádět stavební práce těchto objektů v součinnosti s firmou provádějící sanaci v areálu AERO <p>Další aspekty pak řeší podmínka na zpracování podrobného hydrogeologického posudku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost
--	--

	<p>staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou</p> <ul style="list-style-type: none"> - v dalších stupních PD bude specifikován prostor pro skladování sněhu ze zimní údržby a vyřešeno riziko tání - v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí bude přesně specifikováno množství vod odváděných do Postřižínského potoka, včetně zhodnocení kapacity kritických profilů na toku s důrazem na zamezení vymývání staré ekologické zátěže ve směru proudění do Obce Postřižín <p>V oznámení a dokumentaci EIA byla stanovena rámcová opatření pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP. Tato opatření byla 2x připomínkována a na jejich základě byly navrženy podmínky pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP v návrhu stanoviska EIA (součást posudku EIA). Tyto podmínky byly opět připomínkovány a na základě těchto připomínek byly stanoveny podmínky tohoto stanoviska.</p>
<p>10. Zdůrazňujeme, že pravděpodobnostní analýza havárie na letišti nebo havárie letounu v blízkosti letiště nezohledňuje problematiku zvýšení rizik způsobenou klientelou nízkonákladových leteckých společností. Je podstatný rozdíl v četnosti havárií např. v západoevropském průměru, průměru v jiné geografické oblasti (rozvojový svět, země bývalého SSSR) - a také v případě přednostní orientace komerčního záměru oznamovatele na jeden typ obchodních partnerů - uživatelů letiště, tedy zde právě specifický druh nízkonákladových společností.</p> <p>To podvrací hodnověrnost vypočtených nízkých pravděpodobností.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p>	<p>10. Problematika environmentálních rizik byla v tomto procesu EIA řešena na základě mezinárodních statistik a leteckých předpisů. Vychází z certifikovaných předpisů ÚCL a problematika údržby a kontroly letadel není předmětem procesu EIA. Informace o stáří letadel byla podána pro informaci k připomínkám k údajně zastaralému leteckému parku nízkonákladových leteckých společností.</p>

<p>10. Letiště Vodochody má být využíváno především nízkonákladovými leteckými společnostmi. Mezi ně patří např. (dle Wikipedie) Ryanair (4,3), EasyJet (4,5) a Wizz Air (3,8) - číslo v závorce je aktuální průměrný věk letadel v letech dle Airfleets.net. Naproti tomu klasické letecké společnosti jako např. ČSA Czech Airlines (9,9), Air France (10), British Airways (13) mají podstatně starší letadlový park.</p> <p>Vyřízení vůbec nereaguje na uvedené výtky. Selhat nemusí jen starší, amortizované letadlo (a zvláště pokud má náležitou údržbu a technickou kontrolu, včasnou generálku!), může být méně spolehlivé nebo havarovat z technických příčin. Novější stroje bez náležité údržby a kontroly mohou být daleko nespolehlivější!</p>	
<p>I. vzhledem k neúplnosti předložené dokumentace je nezbytné její přepracování a doplnění o výše a v přílohách vytknuté položky. Je nutno zdůvodnit četnost pohybů jednotlivých typů letounů ve standardním (průměrném) letovém dni a modelovat i situaci vyšší četnosti pohybů proudových vícemotorových letounů do 120 t hmotnosti.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p><i>Nepřekročitelnost 35 000 pohybů za rok je zaručena podmínkou návrhu stanoviska EIA. Podstatné je to, že dodržování hlukových limitů z veškerého leteckého provozu bude garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviska.</i></p> <p>Opět planá proklamace. Jejím zvěrohodnění chybí dvě podmínky:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aby posudkář nebo orgán EIA počítaly průběžně pohyby na letišti, - aby posudkář a zúčastněné úřední osoby měly své skutečné bydliště tam, kde by souhlasili s odsouhlasením a zřízením OHP! Rázem by se vyjadřovaly jinak!! 	<p>I. Z hlediska intenzit pohybů letadel byla řešena varianta s 35 000 pohyby za rok s názvem „výhledový letecký provoz – uvažovaná cílová kapacita leteckého provozu“ a varianta s 47 950 pohyby za rok s názvem „zamítnutý výhledový stav“. Vzhledem k tomu, že varianta s 47 950 pohyby za rok generovala teoreticky možné překročení obecných hlukových limitů z leteckého provozu, nebyla dále podrobně prověřována a nazvána „zamítnutý výhledový stav“. Ovšem z hlediska klíčových vlivů hluku prověřena byla – viz Akustická studie z leteckého provozu a izofony graficky znázorněny v přílohách č. 10 a 11 uvedené studie.</p> <p>Požadavek:</p> <p>„- aby posudkář nebo orgán EIA počítaly průběžně pohyby na letišti, - aby posudkář a zúčastněné úřední osoby měly své skutečné bydliště tam, kde by souhlasili s odsouhlasením a zřízením OHP“</p> <p>neobsahuje žádné ustanovení zákona.</p>
<p>DÍLČÍ ZÁVĚR části A):</p> <p>Posudkář neoponoval dokumentaci objektivně, důsledně a nedržel se nutnosti dodržet zásadu materiální pravdy. Vzhledem k naprosté proklamativnosti, rutinérství a nehodnověrnosti posudku EIA požadujeme, aby orgán EIA bez</p>	<p>Posudkář zpracoval posudek objektivně a odpovědně. Zásada materiální pravdy byla respektována. Veškeré připomínky směřují buď k aspektům, které nejsou náplní procesu EIA, k legislativním aspektům nebo aspektům, které budou náplní následných správních aktů.</p>

<p>dalšího po veřejném projednání vydal nesouhlasné stanovisko a toto náležitě odůvodnil.</p>	
<p>B) K posudku EIA jako celku máme tyto následující námitky:</p> <p>I. Vyhodnocení imisního pozadí a příspěvků záměru, zejména problematika polévatého prachu frakcí PM10 a PM2,5 na str. 119 -120 je zajímavé konstatací docela výrazných příspěvků provozu záměru v případě 24-hodinových průměrů v areálu a jeho blízkosti. Pokud tedy nyní pozadí nesignalizuje překročení limitu ve vyšší četnosti, než je povolených 35x za kalendářní rok, pak s těmito příspěvky může dojít k překročení této maximální četnosti a tedy nedodržení příslušného limitu. Šlo ovšem navíc o pouhé odborné odhady.</p> <p>Podstatné je, že jde zvláště u nejjemnější frakce polévatého prachu o velice rizikové látky, zhoršující zdravotní stav populace a četnost úmrtí i při poměrně nízkých koncentracích. Jak z letecké dopravy, tak i z provozu na pozemních komunikacích je tento polévatý prach hojně dotován spaliny spalovacích motorů, otěry pneumatik, živičných povrchů a brzdových obložení. Jde často o karcinogenní složky. Proto nelze vůbec určit "bezpečnou" hodnotu takových imisí. Každá je riziková. Vysoké koncentrace jsou pak zdravotně rizikové extrémně.</p> <p>To samozřejmě autora posudku ponechává úplně klidným. Nadlimit v území ani podle nové právní úpravy prý není - jde ovšem o pouhý odhad, nikoli o bezpečný průkaz podlimitu.</p> <p>Na str. 195 posudku EIA se konstatuje, že návrh stanoviska pro OHP obsahuje podmínku dodržet hlukové limity pro vnitřní i vnější chráněné prostory stávajících staveb pro bydlení a dalších chráněných staveb. Tím se podle posudkáře liší stávající návrh OHP oproti povinnému vyhlášení OHP ve smyslu zákona o veřejném zdraví (u vojenských letišť a u civilních dosahujících 50 tis. pohybů ročně a více), kdy se hlukové limity pro stávající venkovní prostory dodržovat nemusí. Je tedy otázkou, pokud je toto uloženo, proč OHP vůbec vyhlášovat, proč neuložit pouze podmínky dodržet obecné limity pro vnější a vnitřní chráněné prostory? Odpověď následuje vzápětí.</p> <p>Na str. 196 se v kontextu požadavku posudkáře na stanovení OHP kulantně poznamenává, že pásmo <i>"se projevuje jednak jako opatření pro eliminaci vlivu hluku, jednak jako možný vliv na hmotný majetek"</i>. Na rozdíl od výše uvedených nepravdivých konstatací ohledně OHP zde je již naznačen jeho</p>	<p>B) I. Problematika vlivů na ovzduší ve formě krátkodobých imisních koncentrací je poměrně velmi složitá, a proto zák. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ukládá zjišťování vlivů nového zdroje znečištění ve formě ročních imisních koncentrací, jak bylo podrobně objasněno v posudku.</p> <p>OHP je navrženo dle hygienických předpisů a zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: „Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky.“</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Uvedená povinnost nijak nevyklučuje možnost podat návrh na vyhlášení OHP i při nesplnění parametrů pro uvedenou povinnost. Úvahy o budoucím postupu ÚCL nejsou předmětem tohoto procesu EIA.</p> <p>Plnění hlukového limitu lze prokázat pouze měřením, na základě výpočtu akustické situace lze usuzovat na očekávané hladiny hluku. Proto je navržen kontinuální monitoring.</p> <p>Předjímání protiprávního stavu, kdy: „Kontroly dotčených orgánů (UCL, KHS) bývají neúčinné, předem oznámené nebo se neprovádějí. Provozovatel hlukového monitoringu, placený oznamovatelem, si rozmyslí takové predikce vydávat a oznamovatele nic nenutí povolená pravidla měnit, nebo zpříšňovat.“ nemůže proces EIA nijak akceptovat. Jinými slovy nelze vydat záporné stanovisko, protože se stěžovatel domnívá, že orgány státní správy nebo akreditované laboratoře nebudou plnit legislativou stanovené funkce.</p> <p>V procesu EIA bylo prokázáno, na základě uloženého monitoringu hluku bude možné dodržet hlukové limity.</p>

reálný dopad. Posudkář je chápe "především jako informaci pro územní plánování o plošných vlivech v území". To je zajisté důležité konstatování. Má jít o jeden z územních limitů pro rozvoj daných lokalit a obcí.

Ovšem na str. 195 se navíc konstatuje, že průběžný monitoring hluku bude vybaven predikčním modelem, který bude signalizovat, pokud by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických hlukových limitů pro vnější chráněný prostor stávajících staveb (nikoli tedy staveb uskutečněných po datu účinnosti vyhlášení OHP). V takovém případě *"... budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržení hlukových limitů pro uvedené chráněné venkovní prostory staveb, tato opatření budou projednána s ÚCL a KHS, provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření...* Jde jednak o přiznání, že existuje nejistota, zda při určeném počtu pohybů letadel a při splnění dalších navrhovaných podmínek nebude přece jen docházet k hlukovému nadlimitu v okolí obytných staveb, staveb pro školství, zdravotní a sociální účely a funkčně obdobných staveb! Žádný průkaz bezpečného podlimitu proveden nebyl! Provozovateli se budou "navrhovat" opatření jako je snížení počtu pohybů letadel! Přesně takové mechanismy v praxi nefungují. Kontroly dotčených orgánů (ÚCL, KHS) bývají neúčinné, předem oznámené nebo se neprovádějí. Provozovatel hlukového monitoringu, placený oznamovatelem, si rozmyslí takové predikce vydávat a oznamovatele nic nenutí povolená pravidla měnit, nebo zpříšňovat. Ono to dost dobře ani nepůjde, pokud bude mít závazně nasmlouvaný provoz leteckých společností. To bude přebytečná letadla posílat do Ruzyně? Něco takového mu jeho partneři – letečtí přepravci trpět nebudou!

Jde o ryzí alibismus a chladnokrevnou, bezohlednou snahu potenciálně nadlimitní zdroj přinejmenším hluku do intenzívně využívaného rezidenčního předpolí velkoměsta prosadit. Jsme tedy konfrontováni s pokusem vytvořit v posledku stejně protiprávní a zároveň prakticky neřešitelný stav, jako je dlouhodobá situace obcí a obytných území kolem letiště v Ruzyni. V prostředí pokleslé kvality výkonu státní správy v této zemi je to naprosto reálná perspektiva. Souhlasný posudek EIA má posloužit jako dílčí kladný doklad užitého k prokletění cesty k uskutečnění záměru!

I kdyby vůbec žádných dalších důvodů pro nesouhlasné a náležitě odůvodněné

<p>stanovisko EIA nebylo, již toto by byl dostačující důvod v souladu se zásadou předběžné opatrnosti (§ 13 zákona č. 17/1992 Sb.) pro jasný nesouhlas. Bylo na oznamovateli, aby podal přesvědčivý průkaz zachování bezpečně podlimitní zátěže i při plném (maximálním možném) provozu zamýšleného záměru. Tento průkaz nepodal. Posudkář EIA i přes úpornou snahu o souhlasný výsledek celé procedury EIA pak sám nechtěně konstatoval pravý stav hlukové zátěže, u nového zdroje podle českých předpisů neakceptovatelný!</p>	
<p>2. Upozorňujeme opět výslovně a naléhavě - jak jsme již učinili ve vyjádření k dokumentaci - orgán EIA i příslušné dotčené orgány, že veškeré v tomto podání uváděné a citované rozsudky správních soudů se týkají běžné rozhodovací praxe úřadů veřejné správy včetně orgánů EIA. Chyby, nezákonnosti a selhávání zdrcujícím způsobem kritizované v těchto rozsudcích se běžně opakují a vyskytují se i v řadě dalších úředních rozhodovacích procesů a nevyhnuly se bohužel ani tomuto konkrétnímu projednávání EIA, stačí kriticky nahlédnout skutečnou kvalitu posudku EIA. Proto jsme jako účastníci projednávání pojali opakovaně obsáhlou argumentaci soudů jako součást svého vlastního včasného písemného vyjádření v rámci této EIA. S těmito námitkami, ve značné míře spojenými s konstatováním průkazných nezákonností, se musí orgán EIA i dotčené orgány odpovědně vypořádat v souladu se základními zásadami správního rozhodování (§ 2 - 8 správního řádu), tedy věcně správně, zákonným způsobem, přesvědčivě, nestranně a přezkoumatelně. Nestačí, pokud jen prohlásí, že dané rozsudky obsahují závazný právní názor pouze pro konkrétní rozsuzované případy. Materiálně tomu tak není a nemůže být, když se vytknuté nezákonnosti a chyby soustavně opakují v rozhodovací praxi výše uvedených úřadů.</p> <p>Zdůrazňujeme, že dokonce i posudek EIA výše konstatovaných kvalit nechtěně usvědčuje oznamovatele, že nepodal hodnověrný průkaz podlimitního zatížení okolních chráněných staveb hlukem za plného provozu záměru. Souhlasné stanovisko podle zákona nepřichází v úvahu.</p> <p>Orgán EIA ani autor posudku EIA nejsou oprávněni měnit oznamovatelem stanovené údaje o kapacitě, rozsahu a řešení záměru ani za něj dopracovávat dokumentaci EIA. Posudkář ovšem v řadě případů fakticky dopracovával a zajišťoval doplnění dokumentace. To je na mnoha místech jeho posudku dostatečně patrné. Jde o procesní pochybení, jež je v rozporu se zákonem. V</p>	<p>2. Veškeré metody použité v tomto procesu EIA pro posuzování vlivů na životní prostředí patří k závazným metodám v rezortu ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Pokud jsou některé metody stanovené legislativou, pak byly použity tyto metody. Na posouzení se podílely příslušně autorizované osoby. Veškeré výpočty uvedené v dokumentech EIA lze kdykoli velmi jednoduše přezkoumat.</p> <p>Záměr je jednoznačně limitován podmínkami stanoviska, a to především jednou z hlavních podmínek – a to plněním hlukových limitů, které bude zajištěno prostřednictvím podrobně stanoveného monitoringu hluku. Neexistuje tedy nějaký „plný provoz“ uvažovaného záměru, který bude překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</p> <p>Zpracovatel posudku RNDr. Ludvík Vladimír byl povinen mj. zkontrolovat správnost dokumentace. Během této kontroly našel některé nesrovnalosti, ke kterým si vyžádal od oznamovatele podklady, které byly použity ke zpracování dokumentace na základě ustanovení § 9 odst. 6 zák. č. 100/2001 Sb. Vzhledem k tomu, že se jednalo o chyby typu chyb písařských, které neměly žádný vliv na závěry dokumentace a neznemožňovaly provedení procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb., uvedl tyto části na pravou míru.</p> <p>Podle zák. č. 100/2001 Sb. orgán EIA ani autor posudku EIA nejsou oprávněni měnit oznamovatelem stanovené údaje o kapacitě, rozsahu a řešení záměru ani za něj dopracovávat dokumentaci EIA.</p> <p>Zároveň jsou povinni stanovit podmínky pro minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP včetně podmínek pro dodržení ekologických limitů. Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p>

kontextu celého záměru a jeho sporných stránek se ovšem jedná spíše o pouhý detail... .	
<p>Ve smyslu výše uvedeného</p> <p>I. podáváme odůvodněné a včasné nesouhlasné písemné vyjádření k posudku EIA a požadujeme, aby proběhlo nyní zrušené veřejné projednání - a to nikoli v době dovolených (červenec - srpen), ale v některém vhodném zářijovém termínu roku 2013 a</p> <p>II. požadujeme v předepsaných lhůtách vydat nesouhlasné stanovisko obsahující podrobné, pravdivé a hodnověrné odůvodnění nesouhlasu.</p>	
<p>Příloha:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Znalecký posudek RNDr. Pavla Trpáka datovaný 6/2013 2. Hydrometeorologická data ČHMÚ. 	
<p>Znalecký posudek RNDr. Pavla Trpáka - závěr:</p> <p>Na základě nového posouzení dokumentace EIA, (Ludvík. a kol., 2013) realizace výstavby mezinárodního velkého letiště stále představuje závažný zásah do okolní krajiny. Což je doloženo použitím starší dokumentace (základní průzkumné zprávy a posudky řešící jak dopady na krajinu, tak na floru a faunu, tvořící základ předcházející Dokumentace EIA, Bajer et. al. 2011). Ačkoliv autor nového posudku (Ludvík et. al. 2013) cituje negativní vlivy na biodiverzitu ve svém konečném hodnocení vlivů „bagatelizuje“ závěry uváděných dokumentů. Je to dáno tím, že hodnotí jako indikátory vlivu jednak ohrožené druhy rostlin a živočichů, a to ve vazbě jejich výskytu v širokém území kraje a dále při posuzování zásahů do jejich nik (např. uváděným kácením křovin a stromů) se snaží v důsledku „objektivního“ posouzení uvádět a hodnotit zvláště její trofickou část, stanovištní změny biotopu a změny prostorové niky. Tato metoda ve snaze o objektivitu pak zkresluje detekované změny jejich areálu ve vlastním letišti. Autoři si sice uvědomují antropogenní charakter dotčeného poměrně urbanizovaného území Vodochod, ale absence zhodnocení historických struktur krajiny v prostoru letiště a dotčeného území přivaděčem a dalšími vyvolanými změnami nikdo nedělal. Proto závěry přehodnocovaných dokumentů (2011) vyvolávají pochybnosti o správnosti metody hodnocení.</p>	<p>Proces EIA vcelku nebagatelizuje závěry zpracovaných dokumentů. Posuzuje je z hlediska jejich reálného stavu, kdy dojde ke změnám v krajině na plochách uvnitř areálu stávajícího letiště a průmyslového závodu, na plochách územním plánem určených pro dopravu, většinou na plochách intenzivních travních porostů, zčásti na plochách zanedbaných nebo ruderalizovaných, zčásti na plochách s objekty určenými k demolici - v podstatě brownfieldy.</p> <p>Nelze tedy zcela souhlasit s názorem RNDr. Trpáka, že záměr bude realizován na úkor „posledních přírodě blízkých prvků v příměstské krajině Pražské aglomerace“.</p> <p>Dále také není zcela jasné, jaké přesně „zhodnocení historických struktur krajiny v prostoru letiště“ mělo být provedeno (kromě archeologického průzkumu).</p> <p>Co se týče „přivaděče“, pak ve skutečnosti se jedná o vytvoření připojovací pruhů v prostoru dnešního křížení dvou silnic bez napojení, takže vznikne křížení s napojením a dotčena bude především antropogenní krajina dříve vytvořená člověkem při výstavbě obou silničních komunikací.</p> <p>Nepříznivý vliv na dřeviny způsobený nezbytným kácením je neoddiskutovatelný a projeví se v krátkodobém měřítku. Z hlediska</p>

<p>Jak ukazuje reakce ornitologa RNDr. L. Peškeho na aplikaci jeho připomínek z roku 2011 v novém posudku (2013) je nebezpečí případného negativního vlivu na 300 let staré nocoviště havranů a kavek v prostoru Kralup a Veltrus stále. Zvláště při aplikaci úspěšného vytlačování dotčených druhů při sběru potravy. V rámci přijatých technických opatření došlo k změnám struktury fauny v prostoru areálu a stávající změny trofické části niky spolu s vlastní výstavbou tyto změny prohloubí.</p> <p>Konstatování o stupni vlivu na chráněné druhy živočichů bez použití transektů, dlouhodobějších výsledků, porovnání literatury, jsou pouze v rovině odhadu, jehož kvalita je ovlivněna mírou zkušenosti daného zpracovatele části dokumentace.</p> <p>Navrhované kácení 129 položek dřevin v celkové ekologické hodnotě 1 384 987 Kč se z důvodu konfliktu s ochranou letiště nebude možno kompenzovat odpovídající výsadbou v areálu a blízkém okolí nově budovaného letiště, a proto bude umístěna odpovídající náhradní výsadba dřevin na území sousedních obcí. Změnou skladby a počtu dřevin v důsledku navrhované fyzické likvidace biotopu dojde ke zmenšení areálu výskytu jednotlivých druhů, a tím i snížení počtu druhů a jedinců. Spolu se zánikem trofických stanovišť na lokalitě přejíjí převážně typické synantropní druhy v menší diverzitě a hustotě.</p> <p>Z dokumentace vyplývá, že plánované využití území formou trvalého navýšení zástavby a likvidaci zeleně představuje i negativní dopad na krajinu a krajinný ráz. Navrhovaný záměr bude realizován na úkor posledních přírodních prvků v krajině. Proto je možno konstatovat, že rozsáhlá zástavba a následný provoz velkého letiště bude realizován v současné příměstské krajině pražské aglomerace, která je dnes již velmi intenzivně využívána. Je proto otázkou zda záměrem nebude překročeno únosné zatížení území s ohledem na zákonnou zásadu předběžné opatrnosti (§11-13 zákona č. 17/1992 Sb.).</p> <p>Smyslem péče o krajinu nemůže být proces její další urbanizace a zprůměrnění, zvláště když ve smyslu evropské úmluvy o krajině má být trvale udržitelný rozvoj založen na vyvážených harmonických vztazích mezi sociálními potřebami, hospodářskou činností a ochranou a tvorbou životního prostředí. Nutno podotknout, že úmluva se zabývá celou krajinou, jak pozoruhodnými částmi krajiny, tak i běžnou narušenou krajinou. Je paradoxem doby a materiálu, že záměr je navrhován k realizaci přes nesouhlasná stanoviska</p>	<p>dlouhodobého výhledu se pak náhradní výsadby dřevin v prostorech obcí jako náhrada za kácení uvnitř areálu průmyslové stavby projeví spíše pozitivně.</p> <p>Průzkum chráněných druhů živočichů je proveden dle metodik procesu EIA, který jen těžko může reflektovat metody základního výzkumu. Přesto lze konstatovat, že tento průzkum je pro dané potřeby dostačující.</p> <p>Ke snížení vlivu na staré nocoviště havranů je ve stanovisku uložena následující podmínka:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v rámci ornitologické ochrany trvale kvalitativně i kvantitativně monitorovat výskyt jednotlivých druhů ptáků a na základě tohoto monitoringu operativně upravovat plán ornitologické ochrany a zpřesňovat konkrétní způsoby jednotlivých zásahů v rámci této ochrany, v rámci operativního vyhodnocování situace preferovat způsob ochrany prostřednictvím sokolovitých dravců; zvláštní pozornost věnovat monitoringu havranovitých ptáků na zimovišti Kralupy/Veltrusy; v rámci monitoringu provést polohopisné a výškopisné zmapování migračních tras, roční výskyt a především kolizní místa s letovými trasami <p>RNDr. Trpák klade otázku, zda záměrem nebude překročeno únosné zatížení území s ohledem na zákonnou zásadu předběžné opatrnosti (ustanovení § 11-13 zákona č. 17/1992 Sb.).</p> <p style="text-align: center;">§ 11</p> <p>Území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.</p> <p style="text-align: center;">§ 12</p> <p>(1) Přípustnou míru znečišťování životního prostředí určují mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy; tyto hodnoty se stanoví v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby nebylo ohrožováno zdraví lidí a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí.</p> <p>(2) Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p>
--	---

<p>většiny obcí, ačkoliv v preambuli úmluvy o krajině je psáno <i>„přejíce si reagovat na přání veřejnosti užívat vysoce kvalitní krajinu a hrát aktivní úlohu při jejím rozvoji“</i>.</p>	<p style="text-align: center;">§ 13</p> <p>Lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.</p> <p>Z uvedeného je zřejmé, že mezní hodnoty musejí být stanoveny zvláštními předpisy s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby nebylo ohrožováno zdraví lidí a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí = ekologické limity.</p> <p>Proces EIA byl mj. proveden podle ustanovení § 5 zák. č. 100/2001 Sb.: „Posuzování záměru zahrnuje i návrh opatření k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí provedením záměru, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů, popřípadě ke zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí provedením záměru, a to včetně vyhodnocení předpokládaných účinků navrhovaných opatření.“</p> <p>Na základě provedeného procesu EIA je možno konstatovat, že výše uvedené mezní hodnoty překročeny nebudou.</p>
<p>Vodohospodářská část.</p> <p>Opakovaně konstatujeme, že v jednotlivých částech dokumentace jsou zásadní rozpory a chyby ve vymezení dílčích povodí včetně jednotlivých odtoků z těchto vymezených povodí.</p> <p>POSUDEK tyto chyby neřeší, vysvětlení zpracovatele posudku RNDr. Ludvíka je katastrofálně nedostatečné nebo nebylo vůbec provedeno. Průběh povodně v červnu 2013 a související hydrologická situace opět ověřila, že stávající výústě do recipientů z prostoru letiště Vodochody jsou nekapacitní a současně hladina podzemní vody v prostoru náhorní plošiny letiště vystupuje na mnoha místech až k úrovni terénu, a to v kombinaci s výskytem dalších přívalových srážek způsobuje povrchové zaplavování níže položeného území spojené s destruktivními účinky proudící vody (nástup bleskové povodně). Proto nesouhlasíme s bagatelizací vodohospodářských problémů zpracovatelem POSUDKU RNDr. Ludvíkem a trváme na tom, aby ve výpočtech odvodnění</p>	<p>K odbornému posudku Ing. Jakoubka lze navíc kromě údajů již uvedených uvést následující:</p> <p>V rámci dokumentace byla zpracována studie Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody pod vedením autorizovaného inženýra v oboru vodohospodářských staveb.</p> <p>Podrobné dokumenty týkající se vodohospodářského řešení záměru budou zpracovány např. v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení a dokumentace pro provedení stavby v režimu stavebního zákona.</p> <p>Tyto dokumenty budou zpracovány podle požadavků orgánů státní správy ve vodním hospodářství a příslušných technických předpisů, např. ČSN včetně parametrů návrhových intenzit deště.</p> <p>Pro různé typy vodohospodářských zařízení (zasakování, retence, areálová kanalizace, hlavní kanalizační stoky apod.) jsou závazně používány různé</p>

Letiště byly uvažovány závazné návrhové parametry intenzity 15 minutového deště 1 pro dobu opakování $N=100$ let stanovené pro letiště Vodochody Českým hydrometeorologickým ústavem ze dne 10.10. 2011 (viz příloha tohoto vyjádření). Nesouhlasíme s tím, aby jako návrhová intenzita 15 minutového deště byla uvažována hodnota 126 l/s/ha, to je přibližně srážka s 1 letým opakováním. Současně není akceptovatelné ponížovat odtokové součinitele ze zpevněných asfaltových ploch letiště na hodnotu 0,7 uvedené v DOKUMENTACI zpracovatele RNDr. Bajera, které zpracovatel POSUDKU považuje za dostatečné. Návrhová hodnota odtoku by pro zabezpečení povodňové ochrany území měla být pro případ katastrofických scénářů provedena na srážku s dobou opakování $N=100$ let, to je 356 l/s/ha a odtokovým součinitelem 0,9 ze zpevněných ploch letiště. Dále opakovaně upozorňujeme, že stávající kanalizační přivaděč spojující areál letiště s Máslovickým potokem není kapacitní pro odvádění maximálního přípustného odtoku $Q_{100} = 930$ l/s (jak je potvrzeno v posudku). MŽP by mělo provést místní šetření a nechat nezávisle posoudit, jaká je kapacita této kanalizace DN 700 ve sklonu 0,4 - 0,6% a zda je tato kapacita větší než v POSUDKU uváděných 930 l/s. V POSUDKU RNDr. Ludvík odpovídá obcím Kozomín a Postřizín, že celé povodí Postřizínského potoka a jejich kanalizační větev bude přečerpávána mimo toto povodí. Recipient už ale není uveden! Přečerpávání do povodí kanalizačního přivaděče zaústěného do povodí Máslovického potoka není pro obec Vodochody akceptovatelné! Na naše závažné námitky, zejména otázku č. 11 vodohospodářského posudku zpracovatel posudku vůbec nereaguje. Zpracovatel posudku odpovídá obci Vodochody nesprávně k povodí Postřizínského potoka a nejspíše vůbec nepochopil rozdíl mezi povodím Postřizínského potoka a povodím Hoštického (Máslovického) potoka. Trváme na tom, aby MŽP detailně ve svém stanovisku odpovědělo na otázku č. 11 z vodohospodářského posudku a určilo podmínky zabezpečující obec Vodochody proti zaplavování. Naprosto nedostatečně nebo vůbec není reagováno na otázky č. 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 z VH posudku, který je součástí spisu EIA.

periodicity a doby trvání deště.

Např. ČSN 75 6101 "Stokové sítě a kanalizační přípojky" v bodě 5.3.4.12 stanovuje: "Při návrhu stokové sítě za použití racionálních metod se počítá s periodicitou návrhového deště, kterou určí příslušný úřad (především Vodoprávní úřad). Orientační hodnoty četností výpočtových dešťů jsou uvedeny v tabulce 3". Vzhledem k tomu, že vodoprávní úřad se svými požadavky nepodílel na studii „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ bylo správné použití orientačních hodnot, které jsou uvedeny v následující tabulce (ČSN 75 6101):

Tabulka 3 - Orientační hodnoty četnosti výpočtových dešťů

Četnost výskytu výpočtových dešťů n	Lokalita
1 (1x za 1 rok)	venkovské území
0,5 (1x za 2 roky)	obytná území
0,5 (1x za 2 roky)	městská centra, průmyslová a komerční území:
0,2 (1x za 5 let)	- s kontrolou povodňového stavu od dešťových přívalů ¹⁾ - bez kontroly povodňového stavu od dešťových přívalů
0,1 (1x za 10 let)	podzemní dráhy, podjezdy ¹⁾

¹⁾ POZNÁMKA V místě jsou stanoveny intenzity dešťových srážek pro nucený odtok.

Pro odhad max. odtoku dle této ČSN se za kritický dešť považuje patnáctiminutový (neredukovaný) dešť.

Dále např. ČSN 75 9010 - "Vsakovací zařízení srážkových vod" stanovuje periodicitu srážek $p = 0,2$ rok-1, (1x za 5 let) a dobu trvání srážek $t_c = 5$

	<p>min - 72 hod.</p> <p>Doporučený součinitel odtoku pro zpevněné pozemní komunikace (např. asfalt, beton, dlažba) 0,7 uvádí mj. ČSN 75 6101 - "Stokové sítě a kanalizační přípojky" pro výpočet stokové sítě. Tutéž hodnotu uvádí ČSN 75 9010 - "Vsakovací zařízení srážkových vod" pro asfaltové a betonové plochy, dlažby se zálivkou spár. Jedná se o hodnotu při sklonu do 1%, v případě sklonu 1 – 5% je koeficient odtoku 0,8.</p> <p>Ve studii „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ jsou zpracovány podrobné matematické modely pro ilustraci vodohospodářské situace.</p> <p>V oznámení a dokumentaci EIA byla stanovena rámcová opatření pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP. Tato opatření byla 2x připomínkována a na jejich základě byly navrženy podmínky pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP v návrhu stanoviska EIA (součást posudku EIA). Tyto podmínky byly opět připomínkovány a na základě těchto připomínek byly stanoveny podmínky tohoto stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ve vodohospodářském projektu jako součásti DÚR počítat s návrhovou intenzitou deště dle požadavků Vodoprávního úřadu a součiniteli odtoku dle charakteru ploch a jejich sklonů - výústní potrubí z areálu Letiště Vodochody do Vltavy dimenzovat na uvažované rozšíření letiště; v případě využití stávajícího potrubí provést technická opatření, která zajistí soulad s vodohospodářskými předpisy - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba;
--	--

	<p>vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou.</p> <ul style="list-style-type: none"> - v dalších stupních PD budou doloženy podrobné hydrotechnické výpočty odlučovačů lehkých kapalin, akumulačních a havarijních jímek, vsakovacích zařízení a retenčních nádrží; kapacita vsakovacích objektů a retenčních nádrží bude navržena dle platných norem pro vsakovací zařízení ČSN 75 9010 a hospodaření se srážkovými vodami TNV 75 9011, bude provedena riziková analýza vsakování v souladu s požadavky ČSN 75 9010 - při přechodu odvádění srážkových vod z ploch, které jsou v zimním období odváděny na ČKV do vsakovacích objektů musí být zajištěno důkladné vyčištění potrubí, aby nedocházelo k odvádění usazených závadných látek do vsaků a následné kontaminaci podzemních vod; toto bude zapracováno do provozního/kanalizačního řádu <p>Staré ekologické zátěže jsou v dokumentaci specifikovány včetně jejich řešení dle požadavků ČIŽP. Jsou řešeny v rámci samostatného procesu mimo proces EIA. Podmínkami návrhu stanoviska je uložena koordinace výstavby záměru s odstraňováním těchto zátěží:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v rámci projektu pro stavební řízení konzultovat technické řešení objektu SO 14 – uložistiště LPH a IO 06 – splašková kanalizace v části rekonstrukce stávající ČOV AERO se zpracovatelem projektu sanace; v případě potřeby provést v konkrétních místech potřebný doprůzkum z hlediska kontaminace CIU resp. NEL; v případě zjištění kontaminace provádět stavební práce těchto objektů v součinnosti s firmou provádějící sanaci v areálu AERO <p>Další aspekty pak řeší podmínka na zpracování podrobného hydrogeologického posudku:</p>
--	--

	<p>- pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou</p> <p>- v dalších stupních PD bude specifikován prostor pro skladování sněhu ze zimní údržby a vyřešeno riziko tání</p> <p>-- v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí bude přesně specifikováno množství vod odváděných do Postřižínského potoka, včetně zhodnocení kapacity kritických profilů na toku s důrazem na zamezení vymývání staré ekologické zátěže ve směru proudění do Obce Postřižín</p>
<p>OPAKOVANÝ SOUHRN OTÁZEK, NA KTERÉ NEBYLO V POSUDKU RNDR. LUDVÍKA ŘÁDNĚ ODPOVĚZENO:</p> <p>1. Kolik zaměstnanců letiště a areálu Aero bude nutno zásobovat vodou? Jaká se předpokládají maxima pasažérů (a jejich doprovodu) v jednom dni? Je stávající zdroj dostatečně kapacitní pro souběžný provoz mezinárodního letiště a závodu Aero? Je stávající vodovodní přivaděč kapacitní pro souběžný provoz mezinárodního letiště a závodu Aero?</p>	<p>Tuto problematiku podrobně popisují příslušné části dokumentace.</p> <p>Předpokládané celkové spotřeby vody jsou v souladu s povolenými limity k odběrům vody z prameniště AERO Vodochody i s kapacitami stávajících vodáren AERO.</p>
<p>2. Jaké jsou požadavky požárně bezpečnostního řešení letiště na zdroj vody? Ovlivní stav při hasebním zásahu dodávky vody do areálu?</p>	<p>Požární vody bude zajištěna v souladu s technickými předpisy – např. z vodovodního řadu, z požární nádrže apod. tak, aby nedošlo k výraznému ovlivnění dodávky vody do areálu.</p>
<p>3. Je navržená celková kapacita ČOV 2700 EO dostatečně kapacitní pro souběžný provoz mezinárodního letiště a závodu Aero? Je navržená kapacita ČOV 1440 EO pro letiště dostatečná? Dále je nutno odpovědět na další</p>	<p>Kapacity ČOV jsou dle informací dostupných v tomto procesu EIA dostatečné. Dále je stanovena následující podmínka k této problematice:</p> <p>- pro čištění splaškových odpadních vod bude navržena nová ČOV</p>

<p>podotázky k čištění odpadních vod v samostatné kapitole VH posudku.</p>	<p>s kapacitou cca 2700 EO a ČKV s kapacitou cca 5900 EO pro čištění odpadních vod ze zimní údržby letových ploch; technologický proces ČOV bude navržen tak, aby na výstupu z ČOV byly s rezervou plněny hodnoty ukazatelů znečištění, které byly předběžně odsouhlaseny ve vyjádření správce povodí ze dne 30.8.2010 a aby byly v souladu s „Opatřením k omezování, případně zastavení vnosu zvláště nebezpečných látek“ (ID opatření DV 100074 ID vodního toku 13879000), uvedeným v „Plánu oblasti povodí“, který byl zastupitelstvem Středočeského kraje schválen 13. 4. 2010 a v souladu s ust. § 38 vodního zákona; zajistit takové technologie, které umožní čistit odpadní vody z odmrazování letadel a odpadní vody z toaletních systémů letadel včetně veškerých odpadních vod, které nelze odvádět do dešťové kanalizace na čistírně odpadních vod označované jako ČOV LV a ČKV a upravit kapacitu těchto čistíren</p> <ul style="list-style-type: none"> - podmínky vypouštění odpadních vod z ČOV LV a ČKV budou znovu projednány s Povodím Vltavy, státní podnik - u stávající jednotné kanalizace, která je zaústěna do Vltavy, budou provedeny zkoušky, zda splňuje parametry z hlediska těsnosti, v případě potřeby budou provedena opatření, která zajistí, aby tyto parametry splňovala (vyvložkování, apod.); dále bude posouzena kapacita stávajícího odpadního potrubí
<p>4. Kde bude skladován sníh ze zimní údržby, ovlivní skladování sněhu vodohospodářské poměry při tání?</p>	<p>Sníh ze zimní údržby bude skladován na plochách odkanalizovaných do retenčních nádrží. V zimním období bude výtok z retencí uzavřen a voda bude přečerpávána do ČKV.</p>
<p>5. Vyhotovení přesné hydrotechnické situace řešeného areálu, ze které bude jasně patrný způsob odvodnění dešťových vod z areálu letiště a Aero. Situace by měla určit závěrné profily v areálu, které jsou odvodněny do jednotlivých povodí. Je recipient pro odvodnění dopravního napojení na D8 kapacitní? Kam a jak budou odvodněna parkoviště pro letiště?</p>	<p>Bude předmětem následujících stupňů přípravy dle parametrů stanovených vodohospodářským úřadem. Veškeré vody z prostoru parkovišť budou odváděny přes soustavy retenčních nádrží a vsakovacích objektů stanovených kapacit; v zimním období bude výtok z retencí uzavřen a voda bude přečerpávána do ČKV.</p>
<p>6. Provedení nových hydrotechnických výpočtů s určením odtokových množství v jednotlivých závěrných profilech, přepočet kanalizačních odtoků ze zpevněných ploch letiště s uvažováním návrhových srážek daných CHMU, odtokové součinitele ze zpevněných ploch letiště uvažovat min. 0,9. Následně je v dokumentaci EIA nutno řádně zhodnotit vliv navýšení odtokových množství</p>	<p>Orientační hydrotechnické výpočty dostatečné pro proces EIA byly provedeny dle příslušných ČSN. Na jejich základě byly vyhodnoceny vlivy na vodu.</p> <p>V dalších stupních přípravy bude postupováno dle požadavků příslušných úřadů (především vodohospodářského).</p>

na životní prostředí a reálný stav území s ohledem na kapacitu stávajících recipientů/infrastrukturu.	Stanovena podmínka: - ve vodohospodářském projektu jako součásti DÚR počítat s návrhovou intenzitou deště dle požadavků Vodoprávního úřadu a součiniteli odtoku dle charakteru ploch a jejich sklonů
7. Lze zasakovat předčištěné odpadní vody z parkovišť? Pokud ano, tak za jakých podmínek? Lze zasakovat vody potenciálně kontaminované oplachem ze stěn potrubí z předchozí zimní údržby? Je někde na podobném záměru uvedené řešení v kombinaci se vsaky použito? Nedojde ke znečištění podzemních vod? Umožňuje stávající geologická a hydrogeologická situace v areálu realizaci dostatečně kapacitních vsakovacích zařízení?	Podmínky zasakování budou stanoveny na základě hydrogeologického posudku; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace.
8. Kde je přesně umístěna plocha 2270 m ² pro zimní údržbu letadel, je odbavení letadel proveditelné s ohledem na nutnost jejich „přeparkování“ na plochu, kde budou ošetřeny v požadovaných počtech a záběrech odbavení ke startu během zimního období? Ovlivňuje případná havárie - odtok znečištěné vody z této plochy kvalitu podzemní vody, případně ochranná pásma vodních zdrojů?	Jedná se o část odbavovací plochy SO 04 před objektem SO 03 Zázemí pro odmrazování letadel. Odbavení je proveditelné. Tato plocha bude odvodněna oddělenou kanalizací do akumulární jímky, odkud bude přečerpávána do ČKV, takže v případě havárie bude možné zachycení případně škodlivé látky buď v akumulární jímce nebo na ČKV. Možnost ovlivnění kvality podzemní vody nebo vodních zdrojů lze vyloučit.
9. Jaká je vazba mezi reálnou průtočnou kapacitou kanalizačního přivaděče do Vltavy a průtočným množstvím, které je nutno odvádět z areálu? Je stávající kanalizační přivaděč do Vltavy dostatečně kapacitní a způsobilý pro odvádění vody? Jaké budou při uvažování správných vstupních dat max. průtoky? Je stavebně technický stav přivaděče způsobilý pro zaústění předčištěných vod z COV a dešťových vod z areálu letiště?	K tomuto bodu je stanovena následující podmínka stanoviska: Výústní potrubí z areálu letiště Vodochody do Vltavy dimenzovat na uvažované rozšíření letiště; v případě využití stávajícího potrubí provést technická opatření, která zajistí soulad s vodohospodářskými předpisy.
10. Jaké průtočné množství bude zaústěno z areálu do Postřižinského potoka, včetně zhodnocení kapacity kritických profilů na toku?	Dle dokumentace se po realizaci záměru poměry v Postřižinském potoce nijak významně nezmění. Ve stanovisku je uvedena následující podmínka: - v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí bude přesně specifikováno množství vod odváděných do Postřižinského potoka, včetně zhodnocení kapacity kritických profilů na toku
11. Jaký max. průtok bude zaústěn do bezejmenné vodoteče, tvořící pravostranný přítok Máslovického potoka (specifikovat v profilu rybníčku V Březí, v profilu dvou MVN, v místě soutoku bezejmenné vodoteče s Máslovickým potokem). Odpovídá kapacita stávajících objektů (malých vodních nádrží, propustků atd.) na celém toku bezejmenné vodoteče	Bude řešeno v rámci technického projektu na základě uvedené podmínky: Vypouštění srážkových vod do Máslovického potoka projednat se správcem toku (Lesy ČR), který sdělí max. možný odtok srážkových vod z areálu do Máslovického potoka.

předpokládaným max. průtokům z areálu? Je nutno vyjasnit termín neškodný průtok z této části povodí letiště. Nutno zpracovat aktuální data z ČHMÚ.	
12. Jaká je vazba mezi ropovodem Družba (ochranným pásmem ropovodu) a navrženou infrastrukturou letiště. Jak ovlivní navržené vsakovací objekty zejména v západní části letiště funkci ropovodu?	<p>Vliv vsakovacích zařízení na Ropovod Družba se nepředpokládá. Přesto je uložena následující podmínka stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou
13. Jaká je vazba letiště na ochranná pásma vodních zdrojů? Může realizací záměru dojít k ovlivnění vodních zdrojů, příp. kvality vody ve zdrojích. Ovlivňují vsakovací objekty stávající vodní zdroje?	<p>Vsakovací objekty budou navrženy tak, aby nemohly ovlivnit vodní zdroje</p> <ul style="list-style-type: none"> - viz podmínka: - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou

<p>14. Jaká je věcná a časová vazba záměru a starých ekologických zátěží? Jak bude prakticky, legislativně a smluvně zajištěno, že stará ekologická zátěž bude nejprve odstraněna a následně bude tato vodohospodářská infrastruktura použita v záměru?</p>	<p>Vsakovací objekty budou navrženy tak, aby nemohly ovlivnit staré ekologické zátěže - viz podmínka:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou
<p>Z jakého důvodu tedy byla vyhotovena dokumentace a následně posouzení v rámci procesu EIA letiště Vodochody? Aby se zjistilo, že stávající stav je katastrofálně nedostačující (voda již dnes vytéká při tlakovém proudění nad terén), ale do původních kanalizací a vodotečí lze bez problémů odvodnit Letiště Vodochody s tím, že každý déšť velmi nízké intenzity (1 letý déšť ponížený vhodně upraveným součinitelem odtoku) způsobí katastrofální odtoky v níže položeném území výtokem z šachet a havarovaných částí potrubí při tlakovém proudění (erozní rýhy hloubky několika metrů). Uvedené je pro níže položené obce neakceptovatelné! Nesouhlasíme s tím, že hydrotechnické výpočty jsou provedeny dle platných předpisů, jak odpovídá zpracovatel posudku ve svém vypořádání. Který předpis pro infrastrukturní stavbu letiště umožňuje počítat s 1 letou srážkou a poníženými součiniteli odtoku? Trvali jsme na porovnání hydrotechnických výpočtů s letištěm Ruzyně, bez výsledku! Trváme na tom, aby MŽP detailně přezkontrolovalo a specifikovalo normy a předpisy, dle kterých byly výpočty odvodnění letiště v DOKUMENTACI provedeny a v POSUDKU ověřeny jednou větou jako dostatečné. V případě nesplnění normových požadavků trváme na tom, aby vodohospodářská část dokumentace byla zamítnuta -tj. záporné stanovisko.</p>	<p>Dokumnetca EIA není technickou dokumentací pro územní rozhodnutí, ani stavební povolení.</p> <p>Smyslem procesu EIA je mj. stanovení podmínek pro následující rozhodnutí.</p> <p>V oznámení a dokumentaci EIA byla stanovena rámcová opatření pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP. Tato opatření byla 2x připomínkována a na jejich základě byly navrženy podmínky pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP v návrhu stanoviska EIA (součást posudku EIA). Tyto podmínky byly opět připomínkovány a na základě těchto připomínek byly stanoveny podmínky tohoto stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ve vodohospodářském projektu jako součásti DÚR počítat s návrhovou intenzitou deště dle požadavků Vodoprávního úřadu a součiniteli odtoku dle charakteru ploch a jejich sklonů - výústní potrubí z areálu Letiště Vodochody do Vltavy dimenzovat na uvažované rozšíření letiště; v případě využití stávajícího potrubí provést technická opatření, která zajistí soulad s vodohospodářskými předpisy - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný

<p>Trváme na tom, aby byla provedena komisionální prohlídka všech výustí z Letiště Vodochody a areálu AERO za účasti odpovědného pracovníka MŽP, před vydáním závěrečného stanoviska. Dokumentace je katastrofálně nedostačující, v tomto ohledu nebyl splněn požadavek na doplnění a řádné přepracování DOKUMENTACE EIA. Zpracovatel POSUDKU hydrotechnickou situaci a maximální průtoky v jednotlivých uzávěrných profilech dostatečně neřeší. V posudku je pouze bagatelně uvedeno, že navrhovaný způsob odvodu srážkových vod je koncipován tak, aby nedošlo ke zhoršení odtokových poměrů do Hoštického potoka a do Vltavy oproti stávajícímu stavu. Uvedené se nezakládá na pravdě, například Q 100 kanalizačního přívaděče do Vltavy 717 l/s » 216,5 l/s (při netlakovém proudění v horní části potrubí délky 400 m, profilu DN 500 ve sklonu 0,4%).</p> <p>K likvidaci dešťových vod jejich zasakováním POSUDEK poměrně nejednoznačně uvádí, že všechny vody, krom vod z ploch ošetřených solí v zimě, lze zasakovat. Opakovaně požadujeme, aby byly stanoveny parametry kvality zasakovaných vod z odlučovačů ropných látek i z kanalizací kontaminovaných v předchozí zimní epizodě po údržbě látkami pro odmrazování letištních ploch. Dále upozorňujeme, že v září 2010 i v červnu 2013 došlo na náhorní plošině letiště k elevaci hladiny podzemní vody místy až k úrovni terénu. Považujeme za nepochopitelné, že za dobu několika let nebyl v procesu EIA proveden hydrogeologický posudek, který by ověřil proveditelnost plošné likvidace dešťových vod jejich zasakováním (to je zásadní změna likvidace dešťových vod oproti stávajícímu stavu). V areálu Letiště není vyjasněno rozvodí povrchových podzemních vod. V případě plošné likvidace vod zasakováním i ovlivnění rozvodnice podzemních vod a výtoky do jednotlivých částí povodí. Jde především o pramenní výtoky do níže položených obcí (Zlončice, Postřizín, Vodochody). Zpracovatel POSUDKU neodpovídá pravdivě, když tvrdí, že při koncentrovaném zasakování vody nedojde k změně současného stavu. Trváme na tom, aby v procesu EIA byla pro další stupně projekční přípravy zezávazněna ČSN 75 9010 a prováděcí TNV 75 9011. Jak lze splnit normové podmínky likvidace vod zásakem tak, aby základová spára zasakovacího objektu byla umístěna ve vzdálenosti 1 metr nad maximální úrovní hladiny podzemní vody, když hladina podzemní vody vystupuje v současné hydrologické situaci (06 / 2013) až k úrovni terénu? Dále trváme na tom, aby bylo v rámci procesu EIA nařízeno provedení rizikové analýzy</p>	<p>hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou.</p> <ul style="list-style-type: none"> - v dalších stupních PD budou doloženy podrobné hydrotechnické výpočty odlučovačů lehkých kapalin, akumulčních a havarijních jímek, vsakovacích zařízení a retenčních nádrží; kapacita vsakovacích objektů a retenčních nádrží bude navržena dle platných norem pro vsakovací zařízení ČSN 75 9010 a hospodaření se srážkovými vodami TNV 75 9011, bude provedena riziková analýza vsakování v souladu s požadavky ČSN 75 9010 - při přechodu odvádění srážkových vod z ploch, které jsou v zimním období odváděny na ČKV do vsakovacích objektů musí být zajištěno důkladné vyčištění potrubí, aby nedocházelo k odvádění usazených závadných látek do vsaků a následné kontaminaci podzemních vod; toto bude zapracováno do provozního/kanalizačního řádu - v rámci projektu pro stavební řízení konzultovat technické řešení objektu SO 14 – uložisko LPH a IO 06 – splašková kanalizace v části rekonstrukce stávající ČOV AERO se zpracovatelem projektu sanace; v případě potřeby provést v konkrétních místech potřebný doprůzkum z hlediska kontaminace CIU resp. NEL; v případě zjištění kontaminace provádět stavební práce těchto objektů v součinnosti s firmou provádějící sanaci v areálu AERO - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost
---	--

<p>vsakování v souladu s požadavky ČSN 75 9010. Kromě toho, že chybí hydrogeologické posouzení, v dokumentaci není uvedena srozumitelná situace, ze které by bylo patrné umístění všech zasakovacích objektů (pro parkoviště, terminál, letištní plochy atd.) se současným zákresem starých ekologických zátěží. Prováděcí předpis TNV 75 9011 přímo vylučuje zasakování v dosahu starých ekologických zátěží, i kdyby byly realizovatelné. V posudku není srozumitelně odpovězeno na náš požadavek posouzení vlivů na stávající vodní zdroje. Na základě jakého dokumentu zpracovatel POSUDKU nepředpokládá ovlivnění stávajících vodních zdrojů, pokud nebylo provedeno hydrogeologické posouzení vlivu plošné likvidace dešťových vod?</p> <p>Z výše uvedených důvodů navrhuje, aby dokumentace byla zamítnuta a bylo vydáno záporné stanovisko.</p>	<p>staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou</p> <p>- v dalších stupních PD bude přesně specifikován prostor pro skladování sněhu ze zimní údržby a vyřešeno riziko tání</p> <p>-- v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí bude přesně specifikováno množství vod odváděných do Postřižinského potoka, včetně zhodnocení kapacity kritických profilů na toku s důrazem na zamezení vymývání staré ekologické zátěže ve směru proudění do Obce Postřižín</p>
---	--

Obec Zlončice, ze dne 10. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání
<p>Vyjádření k posudku o vlivech záměru Letiště Vodochody na životní prostředí. Obec Zlončice má tyto konkrétní připomínky:</p> <p>V souladu s § 9, odst. 8, zák. 100/2001 Sb. Vám zasíláme naše vyjádření k posudku, zpracovanému v rámci procesu hodnocení vlivů na životní prostředí (dále jen „posudek“) pro záměr Letiště Vodochody. Po důkladném prostudování se domníváme, že zpracovatel posudku zasáhl nezákonně do dokumentace, kterou dle § 9, odst. 5 zákona č.100/2001 Sb. nesmí doplňovat ani přepracovávat, a to přepracováním tabulky ze strany č. 118 dokumentace a přejmenováním - doplněním správného názvu statě B.I.5. podle přílohy 4</p>	<p>Zpracovatel posudku RNDr. Ludvík Vladimír byl povinen mj. zkontrolovat správnost dokumentace. Během této kontroly zjistil některé nesrovnalosti, ke kterým si vyžádal od oznamovatele podklady, které byly použity ke zpracování dokumentace na základě ustanovení §9 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. Vzhledem k tomu, že se jednalo o chyby typu chyb písařských, které neměly žádný vliv na závěry dokumentace a neznemožňovaly provedení procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb., uvedl tyto části na pravou míru.</p> <p>Podle zák. č. 100/2001 Sb. orgán EIA ani autor posudku EIA nejsou oprávněni měnit oznamovatelem stanovené údaje o kapacitě, rozsahu a</p>

<p>zákona 100/2001 Sb., avšak bez odpovídajícího obsahu. Vidíme v tom podjatost ve prospěch předkladatelů dokumentace, která se pak prolíná celkovým posudkem, přebírá formulace použité v dokumentaci a neodráží skutečný stav řady negativních vlivů na životní prostředí. Jako první uvádí výjimku, v dokumentaci dosud neuvedenou, pro možnost ojedinělých letů těžších letadel pro zajištění výrobního programu a. s. AERO.</p> <p>Předpokládali bychom, že smyslem procesu včetně posudku bude zjištění možných dopadů na životní prostředí s cílem tyto dopady zcela vyloučit, a ne hledání kompromisů v podobě ukládání povinností k jejich umenšení, které za daných okolností stejně není možné. Navíc je posuzován podnikatelský záměr soukromých subjektů, který svou činností zasáhne do života, práv a majetku několika tisíc občanů.</p> <p>Naše další připomínky:</p>	<p>řešení záměru ani za něj dopracovávat dokumentaci EIA.</p> <p>Zároveň jsou povinni stanovit podmínky pro minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP včetně podmínek pro dodržení ekologických limitů. Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Dle §5 zák. č. 100/2001 Sb. „Posuzování záměru zahrnuje i návrh opatření k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí provedením záměru, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů, popřípadě ke zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí provedením záměru, a to včetně vyhodnocení předpokládaných účinků navrhovaných opatření.“</p>
<p>1. Hodnotitel RNDr. Vladimír Ludvík neodpovídal relevantně na připomínky obce Zlončice, odpovědi jsou z jeho strany podle našeho názoru tendenčně upraveny ve prospěch zadavatele - společnosti Penta. Hodnotitel přehlíží argumenty a z jeho odpovědí si lze vyvodit jediné: pan RNDr. Vladimír Ludvík opovrhne občany žijícími v tomto regionu. Jak jinak si vysvětlit jeho odpovědi na konkrétní připomínky občanů (viz. Posudek, příloha číslo 4). Připomínky, které obec Zlončice zaslala v minulosti, nebyly panem RNDr. Ludvíkem odpovídajícím způsobem zodpovězeny. S konkrétními argumenty se vypořádává povrchně, mnohdy ve dvou větách a často/většinou vůbec neodpovídá na otázky, ale na to, co se mu zrovna hodí.</p>	<p>Posudkář zpracoval posudek objektivně a odpovědně. Ovšem některé připomínky směřují buď k aspektům, které nejsou náplní procesu EIA, k legislativním aspektům nebo aspektům, které budou náplní následných správních aktů.</p>
<p>2. Není snad nutné stále opakovat (tak jako v minulosti) všechny fatálně negativní vlivy projektu na obyvatele místního regionu (hluk, emise, nebezpečí pádu letadla, stávající zatížení území chemickými provozy a neúnosnost dalšího velkého provozu v regionu, riziko srážky s ptáky, neúnosné zvýšení dopravy v regionu, postižení dětí, škol, školek atd.), které Posudek opět ve všech směrech zlehčuje, až bagatelizuje. To vše navíc při neexistujícím veřejném zájmu. Všechny naše připomínky byly skandálním a absolutním způsobem znevaženy a přeneseny do roviny „přece se nic neděje, bude jen trochu zvýšen hluk“.</p>	<p>V tomto procesu EIA bylo provedeno řádné posouzení záměru dle zák. č. 100/2001 Sb., vypořádání všech připomínek a zjištěno, že nedojde k překročení maximální únosnosti území a záměr je akceptovatelný z hlediska vlivů na ŽP.</p> <p>Únosné zatížení území definuje zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů v ustanovení § 5:</p> <p>„Únosné zatížení území je takové zatížení území lidskou činností, při kterém nedochází k poškozování životního prostředí, zejména jeho složek,</p>

	<p>funkcí ekosystémů nebo ekologické stability.“</p> <p>Poškození životního prostředí definuje zákon v ustanovení § 8:</p> <p>„Poškození životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy.“</p> <p>Během procesu EIA bylo zjištěno, že realizací a provozem záměru nedojde ke zhoršení ŽP nad míru stanovenou zvláštními předpisy.</p> <p>Dle zák. č. 100/2001 Sb. se posuzování vlivů na životní prostředí provádí tak, že se stanoví všechny významné vlivy záměru na zdraví lidí a životní prostředí a porovnají se s příslušnými ekologickými limity. Žádné posuzování veřejných zájmů tento zákon nestanovuje.</p>
<p>3. V posudku lze najít tendenční upravení podkladů - konkrétně Českého hydrometeorologického ústavu (ČHMÚ). Uvedený počet dnů s mlhou, počet dní s námrazou, počet srážek. Všechny tyto údaje zadavatele se neslučují s oficiálními údaji ČHMÚ. Jak je možné, že všechny tyto zkrácené údaje (nebojíme se je označit za lži) jsou uvedeny jako správné, když všechny tyto věci tendenčně nahrávají zadavateli? Více se závažné problematice kolem vodohospodářství věnujeme v příložených přílohách a nekompromisně žádáme jejich důsledné prostudování odpovídajícími odborníky. Skutečnosti jsou to velmi závažné!!!</p>	<p>3. Uváděné „tendenční upravení podkladů“ se týkalo meteorologické situace, za které se provádějí lety po okruhu. Jestliže např. za mlhy není povoleno létat po okruhu, pak je logicky počet dnů s mlhou = 0.</p>
<p>4. Stále opakovaná nutnost monitoringu, který se považuje za vypořádání se všemi připomínkami, vznesenými na negativní vlivy provozu letiště, je pro obyvatele tohoto regionu opravdu nepřijatelná. I nezávislá studie EUROCONTROL považuje proces využívající monitorování k ověření souladu za chybný!!! Zaprvé z důvodu postupů a pravidel při přípravě letového plánu musí být modelování hluku schopné předpokládat možné překročení těchto limitů a plán je nutno upravit odpovídajícím způsobem předtím, než budou lety nabídnuty veřejnosti (tj. s ročním předstihem). Obvyklejším postupem je stanovení limitů v rozsahu hlukových map a dotčené populace a podle nich vytvoření letového plánu s dostatečnou rezervou zohledňující vliv nekontrolovatelných faktorů. To umožní modelování skutečného výkonu a kompenzaci všech výjimečných a neobvyklých situací, přičemž plán pro následující rok může zohlednit pravděpodobnost jejich opakování. Navíc, EUROCONTROL se domnívá, že by bylo vhodné zahrnout další omezující</p>	<p>4. Studie EUROCONTROL nepovažuje proces využívající monitorování k ověření souladu za chybný, ale naopak za velmi vhodný, pouze ještě více zdůrazňuje vhodnost výtupu do predikčního modelu s ročním předstihem, což je také podmínkami stanoviska EIA plně respektováno.</p> <p>Stanovení limitů v rozsahu hlukových map a dotčené populace a podle nich vytvoření letového plánu s dostatečnou rezervou zohledňující vliv nekontrolovatelných faktorů je plně pokryto v rámci zpracované Akustické studie a Posudku zdravotních rizik.</p> <p>Veškeré další omezující podmínky, u kterých se EUROCONTROL domnívá, že by bylo vhodné zahrnout, aby bylo zaručeno, že dopad hluku podle EIA (a případně další dopady) nebude překročen, byly zařazeny do omezujících podmínek stanoviska EIA.</p> <p>Evropský trend ve sloučení legislativy v oblasti hlukové zátěže pro venkovní prostor řeší tzv. zákon o hluku, který je ve fázi návrhu, ale</p>

<p>podmínky, aby bylo zaručeno, že dopad hluku podle EIA (a případně další dopady) nebude překročen. Posudek nezdůrazňuje skutečnost významného negativního vlivu záměru, v dokumentaci zlehčovány důsledků provozu letiště a neodráží evropský trend ve sloučení legislativy v oblasti hlukové zátěže pro venkovní prostor. Všechny naše připomínky k poslednímu znění dokumentace byly zneváženy a hlavně nezohledněny v posudku, kde je pouze dokumentace citována a hodnocena po formální stránce, nikoli po stránce věcné správnosti obsahu.</p>	<p>parlament jej dosud neprojednal. Proces EIA nemá žádné nástroje ani oprávnění pro tvorbu nebo ovlivnění legislativy.</p>
<p>5. Je stále předkládána nutnost vydat opatření obecné povahy k vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření pro eliminaci vlivu hluku (str. 196, 205 posudku) a pro nutnost dodržování hlukových limitů uvnitř OHP dodržovat hlukové limity ve vnějším chráněném prostoru, v chráněném prostoru staveb a vnitřním prostoru staveb je dána právě zákonem na ochranu veřejného zdraví pro všechna letiště s menším pohybem letadel než 50 000 pohybů, tedy i pro LKVO. Zmatečně zdůrazňuje, že povinnost dodržování těchto limitů bude dána právě vyhlášením OHP, ta povinnost je ale dána § 31 zákona č.258/2000 Sb. Vyhlášením OHP vzniká pak majitelům staveb v tomto pásmu nebezpečí, že pokud protihluková opatření nezajistí dodržování hlukových limitů, může správní orgán zahájit řízení o změně stavby nebo jejím zrušení. Současně platí to, o co LKVO vlastně jde - omezení stavebního rozvoje v OHP.</p>	<p>5. OHP je navrženo dle hygienických předpisů a zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: „Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky.“</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Posudek nezdůrazňuje zmatečně, že povinnost dodržování uvedených limitů bude dána právě vyhlášením OHP, ale oprávněně, aby nedošlo k omylu, že se jedná o typ OHP (povinně kolem vojenských letišť a mezinárodních letišť s počtem pohybů nad 50 000 za rok), ve kterém platí hlukové limity pro vnitřní prostory a to vzhledem k řadě vyjádření, která na to upozorňovala.</p>
<p>6. Ve všech souvislostech pak působí až urážlivě opakované ujištění RNDr. Vladimírem Ludvíkem, že studie je zpracována kvalitně. Přitom neodpovídá na mnoho konkrétních připomínek obcí v okolí letiště. Trváme na tom, že RNDr. Vladimír Ludvík posudek účelově upravil ve prospěch zadavatele. S připomínkami obce Zlončice se vůbec nevypořádal.</p>	<p>6. Posudkář zpracoval posudek objektivně a odpovědně. Ovšem některé připomínky směřují buď k aspektům, které nejsou náplní procesu EIA, k legislativním aspektům nebo aspektům, které budou náplní následných správních aktů.</p>
<p>Závěr: Doporučujeme a požadujeme, aby byl proces EIA vrácen do stavu dle § 8, odst. 5 zákona 100/2001 Sb. a dokumentace vrácena předkladateli nebo vydáno nesouhlasné stanovisko s realizací záměru.</p> <p>Příloha č. 1. Vodohospodářská zpráva</p>	<p>V tomto procesu EIA bylo provedeno řádné posouzení záměru dle zák. č. 100/2001 Sb., vypořádání všech připomínek a zjištěno, že nedojde k překročení maximální únosnosti území a záměr je akceptovatelný z hlediska vlivů na ŽP.</p>

Vodohospodářská část.

Obec Zlončice se tímto vyjadřuje k POSUDKU záměru Letiště Vodochody zpracovanému dle zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivu na životní prostředí. Opakovaně konstatujeme, že v jednotlivých částech dokumentace jsou zásadní rozpory a chyby ve vymezení dílčích povodí včetně jednotlivých odtoků z těchto vymezených povodí. POSUDEK tyto chyby neřeší, vysvětlení zpracovatele posudku RNDr. Ludvíka je katastrofálně nedostatečné nebo nebylo vůbec provedeno. Průběh povodně v červnu 2013 a související hydrologická situace opět ověřila, že stávající výústě do recipientů z prostoru letiště Vodochody jsou katastrofálně nedostačující (nekapacitní) a současně hladina podzemní vody v prostoru náhorní plošiny letiště vystupuje na mnoha místech až k úrovni terénu, a to v kombinaci s výskytem dalších přívalových srážek způsobuje povrchové zaplavování níže položeného území spojené s destruktivními účinky proudící vody (nástup bleskové povodně).

Obec Zlončice je zaplavovaná ze shora vodotečemi a ze spodu Vltavou. Proto nesouhlasíme s bagatelizací vodohospodářských problémů zpracovatelem POSUDKU RNDr. Ludvíkem a trváme na tom, aby ve výpočtech odvodnění Letiště byly uvažovány závazné návrhové parametry intenzity 15 minutového deště i pro dobu opakování $N=100$ let stanovené pro letiště Vodochody Českým hydrometeorologickým ústavem ze dne 10. 10. 2011 (viz příloha tohoto vyjádření). Nesouhlasíme s tím, aby jako návrhová intenzita 15 minutového deště byla uvažována hodnota 126 l/s/ha, to je přibližně srážka s 1 letým opakováním. Současně není akceptovatelné ponížovat odtokové součinitele ze zpevněných asfaltových ploch letiště na hodnotu 0,7 uvedené v DOKUMENTACI zpracovatele RNDr. Bajera, které zpracovatel POSUDKU považuje za dostatečné. Návrhová hodnota odtoku by pro zabezpečení povodňové ochrany území měla být pro případ katastrofických scénářů provedena na srážku s dobou opakování $N=100$ let, to je 356 l/s/ha a odtokovým součinitelem 0,9 ze zpevněných ploch letiště. Dále opakovaně upozorňujeme, že stávající kanalizační přivaděč spojující areál letiště s Vltavou délky přibližně 1,75 km není kapacitní pro odvádění maximálního přípustného odtoku $Q_{100} = 717$ l/s (jak je potvrzeno v posudku). Touto kanalizací jsou odváděny dešťové

V rámci dokumentace byla zpracována studie „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ pod vedením autorizovaného inženýra v oboru vodohospodářských staveb.

Podrobné dokumenty týkající se vodohospodářského řešení záměru budou zpracovány např. v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení a dokumentace pro provedení stavby v režimu stavebního zákona.

Tyto dokumenty budou zpracovány podle požadavků orgánů státní správy ve vodním hospodářství a příslušných technických předpisů, např. ČSN včetně parametrů návrhových intenzit deště.

Pro různé typy vodohospodářských zařízení (zasakování, retence, areálová kanalizace, hlavní kanalizační stoky apod.) jsou závazně používány různé periodicity a doby trvání deště.

Např. ČSN 75 6101 „Stokové sítě a kanalizační přípojky“ v bodě 5.3.4.12 stanovuje: „Při návrhu stokové sítě za použití racionálních metod se počítá s periodicitou návrhového deště, kterou určí příslušný úřad (především Vodoprávní úřad). Orientační hodnoty četností výpočtových dešťů jsou uvedeny v tabulce 3.“ Vzhledem k tomu, že vodoprávní úřad se svými požadavky nepodílel na studii „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ bylo správné použití orientačních hodnot, které jsou uvedeny v následující tabulce (ČSN 75 6101):

Tabulka 3 - Orientační hodnoty četnosti výpočtových dešťů

Četnost výskytu výpočtových dešťů n	Lokalita
1 (1x za 1 rok)	venkovské území
0,5 (1x za 2 roky)	obytná území
	městská centra, průmyslová a komerční území:

vody z podstatné části areálu AERO a dále do ní mají být dle předpokladu zaústěny dešťové vody spadlé na nově budované rozvojové plochy Letiště Vodochody a dále předčištěné vody ze stávající ČOV AERO a předčištěné vody z navržené ČOV Letiště Vodochody a ČKV Letiště Vodochody. V POSUDKU RNDr. Ludvík odpovídá obcím Kozomín a Postřížín, že celé povodí Postřížínského potoka a jejich kanalizační větev bude přečerpávána mimo toto povodí. Recipient už ale není uveden! Přečerpávání do povodí kanalizačního přivaděče Zlončice není akceptovatelné! Zpracovatel posudku se vůbec nevypořádal s našimi předchozími námitkami vodohospodářskou expertízou a pouze konstatuje, že „stávající kanalizační odtok představuje množství 705 l/s, stávající kanalizační potrubí DN 500 je v ploché části území uloženo ve sklonu 0,4 ‰ a tudíž v současné době dochází k tlakovému plnění a tím k výtoku vody z kanalizačních šachet“. V jiné části posudku je uvedeno, že na stávající kanalizaci budou provedeny tlakové zkoušky, případně že kanalizace bude vyvložkována. To je nedostačující a nevyhovující!

Z jakého důvodu tedy byla vyhotovena dokumentace a následně posouzení EIA letiště Vodochody? Aby se zjistilo, že stávající stav je katastrofálně nedostačující (voda již dnes vytéká při tlakovém proudění nad terén a to vč. kontinuálního odtoku z ČOV AERO), ale můžeme do této kanalizace z 50. let minulého století bez problému napojit i další předčištěné vody z ČKV a ČOV Letiště Vodochody, které při každém dešti velmi nízké intenzity (1 letý dešť ponížený vhodně upraveným součinitelem odtoku) způsobí katastrofální odtoky v níže položeném území výtokem z šachet a havarovaných částí potrubí při tlakovém proudění (erozní rýhy hloubky několika metrů). Uvedené je pro obec Zlončice neakceptovatelné! Nesouhlasíme s tím, že hydrotechnické výpočty jsou provedeny dle platných předpisů, jak odpovídá zpracovatel posudku ve svém vypořádání. Který předpis pro infrastrukturní stavbu letiště umožňuje počítat s 1 letou srážkou a poníženými součiniteli odtoku? Trvali jsme na porovnání hydrotechnických výpočtů s letištěm Ruzyně, bez výsledku! Trváme na tom, aby MŽP detailně přezkontrolovalo a specifikovalo normy a předpisy, dle kterých byly výpočty odvodnění letiště v DOKUMENTACI provedeny a v POSUDKU ověřeny jednou větou jako dostatečné. V případě nesplnění normových požadavků trváme na tom, aby vodohospodářská část dokumentace byla zamítnuta - tj. záporné stanovisko. V posudku RNDr. Ludvíka ale není uvedeno vše. Kanalizační přivaděč do Vltavy délky 1,75 km je v horní ploché

0,5 (1x za 2 roky)	- s kontrolou povodňového stavu od dešťových přívalů ¹⁾
0,2 (1x za 5 let)	- bez kontroly povodňového stavu od dešťových přívalů
0,1 (1x za 10 let)	podzemní dráhy, podjezdy ¹⁾
¹⁾ POZNÁMKA: V místě jsou stanoveny intenzity dešťových srážek pro nucený odtok.	

Pro odhad max. odtoku dle této ČSN se za kritický dešť považuje patnáctiminutový (neredukovaný) dešť.

Dále např. ČSN 75 9010 – „Vsakovací zařízení srážkových vod“ stanovuje periodicitu srážek $p = 0,2 \text{ rok}^{-1}$, (1x za 5 let) a dobu trvání srážek $t_c = 5 \text{ min} - 72 \text{ hod}$.

Doporučený součinitel odtoku pro zpevněné pozemní komunikace (např. asfalt, beton, dlažba) 0,7 uvádí mj. ČSN 75 6101 – „Stokové sítě a kanalizační přípojky“ pro výpočet stokové sítě. Tutéž hodnotu uvádí ČSN 75 9010 – „Vsakovací zařízení srážkových vod“ pro asfaltové a betonové plochy, dlažby se záhlvkou spár.

Součinitel odtoku 0,7 ze zpevněných asfaltových ploch letiště je uveden správně, nedochází zde k „ponižování“ normovaného součinitele.

Ve studii „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ jsou zpracovány podrobné matematické modely pro ilustraci vodohospodářské situace.

V oznámení a dokumentaci EIA byla stanovena rámcová opatření pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP. Tato opatření byla 2x připomínkována a na jejich základě byly navrženy podmínky pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP v návrhu stanoviska EIA (součást posudku EIA). Tyto podmínky byly opět připomínkovány a na základě těchto připomínek byly stanoveny podmínky tohoto stanoviska:

<p>části v délce přibližně 400 m v profilu DN 500 a sklonu cca 0,4 %, ve středním úseku je kanalizace vedena skalní strží ve sklonu 30% (200 metrový úsek s 60 metrovým převýšením), ale v menších profilech DN 400(300). V dolním úseku je kanalizace místy provedena v profilu DN 300 a DN 400, pravděpodobně po opravách havárií. Konstatujeme, že ani v posudku ani v dokumentaci není srozumitelným způsobem vysvětlena ani uvedena bilance součtu jednotlivých maximálních odtoků touto kanalizací, to je součet maximálních odtoků z ČKV a ČOV letiště Vodochody a ČOV AERO a dílčích povodí letiště Vodochody a areálu AERO pro odvádění dešťových vod. Dále upozorňujeme, že není přípustné navrhovat tlakové proudění v kanalizaci, do které budou současně zaústěny předčištěné vody z celkem dvou ČOV a jedné ČKV. Nepochopitelné je i konstatování zpracovatele posudku, že stávající nevyhovující průtok s tlakovým prouděním v kanalizaci 705 l/s bude nahrazen novým přirozeným odtokem z povodí letiště Q100 = 717 l/s. V horním úseku je dle kanalizačních tabulek kapacitní průtok betonového potrubí DN 500 v netlakovém režimu proudění roven 216,5 l/s. V hydrotechnické bilanci zpracovatel POSUDKU neodpověděl na bilanci - součet výtoků z čistíren spolu s výtokem dešťových vod. Matematika ani hydraulika nefunguje, ale dokumentace je zpracována v dostatečné hloubce pro proces EIA, jak nám odpovídá zpracovatel POSUDKU.</p> <p>Tvrzení autora POSUDKU, že bude probíhat bezproblémový přirozený odtok z povodí letiště Q100 = 717 l/s v potrubí DN 500 (do Vltavy) a návrh je řešitelný zcela běžnými technickými metodami, je zcela mylné. Pokud by chtěl autor DOKUMENTACE nebo ověřovatel POSUDKU tohoto stavu dosáhnout, tak by bylo nutné překonat relativně velký odpor proudění, který vzniká tzv. ztrátou tření v potrubí. Vezme-li si např. hned první úsek potrubí na Vltavském přivaděči za hranicemi letiště v profilu DN 500 na délce 400 m při daném sklonu potrubí 0,4 %, tak lze jednoduše stanovit z Bemoulliho rovnice, jak velkou ztrátovou výšku (neboli výšku vodního sloupce) je potřeba k převedení požadovaného průtoku Q100 = 717 l/s daným betonovým potrubím DN500. Z výpočtu nám vychází neuvěřitelných 10,2 m ztrátové výšky. To znamená, že autor POSUDKU není schopen přirozenou (gravitační) cestou převést 717 l/s potrubím DN 500 dl. 400m a popírá tímto fyzikální zákony. Jedině snad, kdyby v místě uzávěrového profilu dílčího povodí letiště vybudoval retenční nádrž s výškou vodního sloupce přes 10 m, popř. to řešil tlakovou čerpací stanicí. Ale to je samozřejmě nesmysl, neboť by na potrubí pod tímto profilem docházelo k</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ve vodohospodářském projektu jako součásti DÚR počítat s návrhovou intenzitou deště a součiniteli odtoku dle požadavků Vodoprávního úřadu - výústní potrubí z areálu letiště Vodochody do Vltavy dimenzovat na uvažované rozšíření letiště; v případě využití stávajícího potrubí provést technická opatření, která zajistí soulad s vodohospodářskými předpisy - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou. - v dalších stupních PD budou doloženy podrobné hydrotechnické výpočty odlučovačů lehkých kapalin, akumulčních a havarijních jímek, vsakovacích zařízení a retenčních nádrží; kapacita vsakovacích objektů a retenčních nádrží bude navržena dle platných norem pro vsakovací zařízení ČSN 75 9010 a hospodaření se srážkovými vodami TNV 75 9011, bude provedena riziková analýza vsakování v souladu s požadavky ČSN 75 9010 - při přechodu odvádění srážkových vod z ploch, které jsou v zimním období odváděny na ČKV do vsakovacích objektů musí být zajištěno důkladné vyčištění potrubí, aby nedocházelo k odvádění usazených závadných látek do vsaků a následné kontaminaci podzemních vod; toto bude zapracováno do provozního/kanalizačního řádu <p>Staré ekologické zátěže jsou v dokumentaci specifikovány včetně jejich řešení dle požadavků ČÍZP. Jsou řešeny v rámci samostatného procesu</p>
--	---

<p>velkým vývěřům v místě šachet a ve spojích potrubí. Z výše uvedených důvodů nelze akceptovat tvrzení POSUDKU, že navržené odvodnění letiště je zpracováno v hloubce dostatečné pro proces EIA. Ministerstvo Životního prostředí by se mělo v případě ohrožení obce Zlončice opakovaným zaplavováním uvedenému problému vážně věnovat a jasně obci Zlončice vysvětlit, zda nás nechá zaplavovat nebo bude trvat na řádném vodohospodářském řešení odvodnění Letiště.</p> <p>Navíc v dolní části (inundační území Vltavy) je potrubí přivaděče do Vltavy zmenšeno na profil DN 300 uloženo v malém sklonu (jednotky procent), zde je kapacitní průtok cca 120-150 l/s, dle hydrotechnických výpočtů uvedených v posudku VHS PROJEKTU (součást spisu EIA). Trváme na tom, aby byla provedena komisionální prohlídka všech výustí z Letiště Vodochody a areálu AERO za účasti odpovědného pracovníka MŽP, před vydáním závěrečného stanoviska. Dokumentace je katastrofálně nedostačující, v tomto ohledu nebyl splněn požadavek na doplnění a řádně přepracování DOKUMENTACE EIA a ani zpracovatel POSUDKU hydrotechnickou situaci a maximální průtoky dostatečně neřeší. Řádně nebo vůbec nebyly zodpovězeny otázky z vodohospodářského posudku. V posudku je pouze bagatelně uvedeno, že navrhovaný způsob odvodu srážkových vod je koncipován tak, aby nedošlo ke zhoršení odtokových poměrů do Hoštického potoka a do Vltavy oproti stávajícímu stavu. Uvedené se nezakládá na pravdě, například Q100 do Vltavy 717 l/s » 216,5 l/s (při netlakovém proudění v potrubí). Proces EIA včetně posudku by měl také samostatně řešit otázku nemožnosti odstavení ČOV AERO při provádění nezbytných stavebně technických opatření na stávajícím kanalizačním přivaděči. Upozorňujeme na to, že stávající kanalizační přivaděč není vzhledem ke svému stáří, téměř 60 let, způsobilý pro napojení nového areálu letiště do Vltavy. Samostatně by měla být posouzena otázka nutnosti vybudování nového kanalizačního přivaděče lesními pozemky a morfologicky složitým územím přírodního parku Dolní Povltaví v k. ú. Zlončice.</p> <p>K likvidaci dešťových vod jejich zasakováním POSUDEK poměrně nejednoznačně uvádí, že všechny vody, krom vod z ploch ošetřených solí v zimě, lze zasakovat. Opakovaně požadujeme, aby byly stanoveny parametry kvality zasakovaných vod z odlučovačů ropných látek i z kanalizací kontaminovaných v předchozí zimní epizodě po údržbě látkami pro odmrazování letištních ploch. Dále upozorňujeme, že v září 2010 i v červnu</p>	<p>mimo proces EIA. Podmínkami návrhu stanoviska je uložena koordinace výstavby záměru s odstraňováním těchto zátěží:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v rámci projektu pro stavební řízení konzultovat technické řešení objektu SO 14 – uložště LPH a IO 06 – splašková kanalizace v části rekonstrukce stávající ČOV AERO se zpracovatelem projektu sanace; v případě potřeby provést v konkrétních místech potřebný doprůzkum z hlediska kontaminace CIU, resp. NEL; v případě zjištění kontaminace provádět stavební práce těchto objektů v součinnosti s firmou provádějící sanaci v areálu AERO <p>Další aspekty pak řeší podmínka na zpracování podrobného hydrogeologického posudku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou - v dalších stupních PD bude specifikován prostor pro skladování sněhu ze zimní údržby a vyřešeno riziko tání - v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí bude přesně specifikováno množství vod odváděných do Postřižinského potoka, včetně zhodnocení kapacity kritických profilů na toku s důrazem na zamezení vymývání staré ekologické zátěže ve směru proudění do obce Postřižín
--	---

<p>2013 došlo na náhorní plošině letiště k elevaci hladiny podzemní vody až k úrovni terénu. Považujeme za nepochopitelné, že za dobu několika let nebyl v procesu EIA proveden hydrogeologický posudek, který by ověřil proveditelnost plošné likvidace dešťových vod jejich zasakováním (to je zásadní změna likvidace dešťových vod oproti stávajícímu stavu). V areálu Letiště není vyjasněno rozvodí podzemních vod v případě plošné likvidace zasakováním i ovlivnění této podstatné změny ve využití území, jde pramenní výtoky do níže položených obcí (Zlončice, Postřižín, Vodochody). Zpracovatel POSUDKU neodpovídá pravdivě, když tvrdí, že při koncentrovaném zasakování vody nedojde k změně současného stavu. Trváme na tom, aby v procesu EIA byla zezávazněna ČSN 75 9010 a prováděcí TNV 75 9011. Jak lze splnit normové podmínky likvidace vod zásakem tak, aby základová spára zasakovacího objektu byla umístěna ve vzdálenosti 1 metr nad maximální úroveň hladiny podzemní vody, když hladina podzemní vody vystupuje v současné hydrologické situaci až k úrovni terénu? Dále trváme na tom, aby bylo v rámci procesu EIA nařízeno provedení rizikové analýzy vsakování v souladu s požadavky ČSN 75 9010. Kromě toho, že chybí hydrogeologické posouzení, v dokumentaci není uvedena srozumitelná situace, ze které by bylo patrné umístění všech zasakovacích objektů (pro parkoviště, terminál, letištní plochy atd.) se současným zákresem starých ekologických zátěží. Prováděcí, předpis TNV 75 9011 přímo vylučuje zasakování v dosahu starých ekologických zátěží, i kdyby byly realizovatelné. V posudku není srozumitelně odpovězeno na náš požadavek posouzení vlivů na stávající vodní zdroj v obci Zlončice. Na základě jakého dokumentu zpracovatel POSUDKU nepředpokládá ovlivnění stávajících vodních zdrojů, pokud nebylo provedeno hydrogeologické posouzení vlivu plošné likvidace dešťových vod na stávající vodní zdroje? Dále trváme na tom, aby bylo vyjasněno, kde bude skladován sníh ze zimní údržby ploch a jak bude vyřešeno riziko tání.</p> <p>Z výše uvedených důvodů navrhuje, aby dokumentace byla zamítnuta a bylo vydáno záporné stanovisko.</p>	<p>V rámci těchto a řadě dalších podmínek stanoviska EIA je zajištěno řádné vodohospodářské řešení odvodnění Letiště.</p>
--	---

Obec Zlončice II., ze dne 23. 7. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)

Připomínka	Vypořádání
<p>Věc: Vyjádření obce Zlončice na veřejném projednání k záměru rozšíření letiště Vodochody</p> <p>Na samém začátku musím uvést jeden důležitý fakt. Již před prodejem Aera jsme dopisem starostů upozorňovali Vládu České republiky na obavy obyvatel v souvislosti s rozšiřováním provozu Letiště Vodochody. Dvakrát jsme byli ubezpečeni, že při prodeji budou zohledněny zájmy občanů žijících v blízkosti letiště... Jaký je prozatím výsledek těchto ujištění?</p> <p>Uplynuly roky a problémy, na které jsme upozorňovali tehdy, přetrvávají, spíše eskalují. Proces EIA a dokumentace k plánovanému rozšíření provozu letiště neustále, do očí bijícím způsobem, opakuje chyby ve vstupních datech výpočtů použitých v dokumentaci. A to i přes opakované upozorňování na tyto chyby v připomínkách k dokumentaci, ať už ze strany obcí, nezávislých odborníků či jednotlivých občanů. Vrcholem této pyramidy je, že tyto chyby neodhalil, nebo spíše nechtěl odhalit, ani oponentní posudek k dokumentaci EIA, který zpracoval RnDr. Vladimír Ludvík.</p> <p>Uvedu jen v krátkosti některé chyby, kterých je jinak nepočítané, citované v dokumentaci EIA:</p> <p>- Počty obyvatel a obydlí v oblastech zasažených hlukem (65 dB) v obci Zlončice, část Dolánky. V části Dolánky žije v současné době 33 obyvatel ve 12 obydlích. V dokumentaci je počet 0! Vypořádání zpracovatele posudku (posudek strana 118) zní: „Akustická studie leteckého provozu uvádí, že v obci Dolánky nebyl identifikován dle KN žádný objekt k trvalému bydlení, pouze objekty určené k rekreaci.“ Ověřitelná skutečnost dle KN je 13 čísel popisných určených jako objekty k bydlení a další čísla evidenční, která jsou trvale obývána - např. 018, 034...</p>	<p>Podle dokumentu „Počet domů podle databáze ministerstva vnitra k 9. říjnu 2009“ nebyla v místní části Dolánky k tomuto datu evidována žádná trvalá adresa. Podle sčítání obyvatel: „Počet obyvatel dle sčítání lidu, domů a bytů podle databáze ČSÚ 2001“ zde žilo 12 obyvatel. Dle tohoto nejnovějšího vyjádření se jedná o 33 obyvatel.</p> <p>K upřesnění a vyjasnění této problematiky je ve stanovisku EIA uložena následující podmínka:</p> <p>- v rámci další projektové přípravy projednat s KHS návrh OHP, ve kterém jednoznačně a úplně specifikovat chráněné venkovní prostory staveb dle údajů katastru nemovitostí</p>
<p>- Velkým problémem letiště je hluk. Ten ovšem, zpracovatel dokumentace a i zpracovatel posudku pan Ludvík, chtějí vyřešit bleskovým monitoringem hluku a všemožnými jinými podmínkami, které - jak všichni víme - nikdo nikdy</p>	<p>Povinností procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP v návaznosti na zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí je zajištění bezpečného plnění ekologických limitů.</p>

<p>kontrolovat nebude. Tím spíš poté, co Penta, jak sama avizuje, letiště prodá. Okolní obce se nikdy spravedlnosti nedovolají. Zkušenosti s tím již máme. Proč ani jednou nedošlo v rámci posouzení hluku z provozu letiště k požadované simulaci letu a měření hluku letadel? Obce si zajistily měření hluku při cvičných letech Lufthansy s prázdným letadlem (bez cestujících a zavazadel) a naměřené hodnoty i přesto překračovaly limity uváděné v dokumentaci. Co si pak o takové dokumentaci můžeme myslet? Posudek ing. Josefa Drahoty odborníka na hluk byl součástí našich připomínek a pan Ludvík ho zřejmě ani nečetl.</p>	<p>Proces EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. musí být proveden na záměry uvedené v příloze tohoto zákona. Závěry tohoto procesu platí pro libovolného provozovatele.</p> <p>Následná kontrola vyplývá ze složkových zákonů oblasti životního prostředí a veřejného zdraví.</p> <p>Uváděné hodnoty měření hladin hluku nemohly překračovat hodnoty uváděné v dokumentaci, protože dokumentace řeší hodnoty odpovídající legislativě a srovnatelné s ekologickým limitem – tedy ekvivalentní hodnoty pro charakteristický letový den, nikoli jednorázové měření.</p> <p>Posudek Ing. Drahoty byl v rámci prací na posudku podrobně prostudován, ale jeho závěry se nepotvrdily, jak mj. dokládá i oponentní studie EUROCONTROLU.</p>
<p>- Mocný fenomén na všechny problémy s hlukem, monitoring hluku, bude realizován až po případném spuštění provozu letiště, kdy již nebude mít žádný vliv na posouzení záměru rozšířit letiště na mezinárodní terminál. Všechna následná opatření budou posuzována s ohledem na již vynaložené investice do rozšíření letiště.</p>	<p>Podmínka požadující zavedení monitoringu hluku není mocný fenomén, ale jedna z nejvýznamnějších podmínek stanoviska EIA. Vlastní monitoring hluku vybavený predikčním modelem s ročním předstihem provozovaný nezávislou akreditovanou laboratoří umožní zajistit bezpečné plnění hlukových limitů, což je základní cíl procesu EIA.</p>
<p>- Co si má obyčejný člověk myslet o tom, že teprve v současné době je prováděn hydrologický posudek připravovaného záměru? Zde jen tak na okraj zmíním, že Penta plánovala ostrý provoz spustit v roce 2012. Takto můžeme pokračovat dál a dál a diskutovat zde o jemně řečeno nedostacích několik dní. Prokazatelných překážek k velkému letišti v tomto území je totiž tolik, že v rámci zákonů České republiky nelze rozšíření letiště Vodochody uskutečnit. Na všechny jsme upozorňovali v mnoha oponentních posudcích, které má ministerstvo životního prostředí k dispozici.</p>	<p>Hydrogeologický posudek musí vycházet z podmínek procesu EIA, které jsou uloženy v tomto stanovisku:</p> <p>- pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; dále bude možnost vsakování posouzena s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkušek, odbavovacích ploch a parkovišť budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály</p>

	(zejména sůl) zasakovány nebudou.
<p>- V obci Zlončice proběhlo referendum, v němž občané bezmála stoprocentně rozhodli pro nesouhlas s rozšířením Letiště Vodochody. Troufám si tvrdit, že vzhledem k výše uvedenému jsou zpracování posudku a stanoviska pana Ludvíka pro občany Zlončic urážející. Jeho odpovědi ve stylu »ptejte se mě, na co chcete, já na co chci odpovím«, jsou neuvěřitelnou arogancí a zjevnou neprofesionalitou. Všechny připomínky občanů i odborníků odbývá odkazem na správně zpracovanou dokumentaci, anebo odkazem na podmínky, které by se měly řešit až po realizaci výstavby. Kdo je bude neustále kontrolovat a za jakou cenu? Samozřejmě za peníze nás všech.</p>	<p>Posuzování vlivů na ŽP nelze provádět prostřednictvím referenda. Proces EIA ukládá ve stanovisku podmínky pro přípravu, výstavbu a provoz záměru. Tedy nikoli pouze podmínky po realizaci záměru.</p> <p>Předpokládá se, že monitoring hluku bude provozován nezávislou akreditovanou laboratoří financovanou provozovatelem letiště – bude tedy placen uživateli letiště tak, jak je to běžné u většiny evropských letišť.</p>
<p>- K čemu slouží dokumentace, posudek a navrhované kladné stanovisko, které má dokázat, že je vše v pořádku? Všichni víme, že to tak není. Je to obrovská hra, zákulisní i veřejná, která má prosadit záměr a obohatit skupinu Penta na úkor obyvatel přilehlých obcí. A to za velkého přispění všech, kteří by měli obyvatele naopak chránit před zhoršováním životního prostředí, které je už nyní zatížené nad únosnou mez.</p>	<p>Dle ustanovení § 5 zák. č. 100/2001 Sb. „Posuzování záměru zahrnuje i návrh opatření k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí provedením záměru, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů, popřípadě ke zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí provedením záměru, a to včetně vyhodnocení předpokládaných účinků navrhovaných opatření.“</p>
<p>Z výše uvedeného prohlašujeme, že posudek nebyl zpracován v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., a že naopak tento zákon závažným způsobem porušuje. Proto požadujeme, aby byl tento posudek v rámci procesu EIA ODMÍTNUT jako nezákonný, a aby k jím navrhovanému stanovisku nebylo přihlášeno. Naopak navrhuje MŽP k danému záměru rozšíření Letiště Vodochody vydat NEGATIVNÍ STANOVISKO a celý záměr byl zamítnut.</p>	<p>V tomto procesu EIA bylo provedeno řádné posouzení záměru dle zák. č. 100/2001 Sb., vypořádání všech připomínek a zjištěno, že nedojde k překročení maximální únosnosti území a záměr je akceptovatelný z hlediska vlivů na ŽP.</p>