

V Praze dne: 14. srpna 2017  
Č. j.: MZP/2017/710/174  
Vyřizuje: Ing. Muzikář  
Tel.: 267 122 802

## **ZÁVAZNÉ STANOVISKO K OVĚŘENÍ SOULADU**

obsahu stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydaného dle § 10 odst. 1 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 také jen „zákon“) dne 29. října 2013 pod č. j. 71411/ENV/13, 76786/ENV/13 (dále také jen „stanovisko EIA“) s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí (dále jen „směrnice EIA“) podle článku II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb., kterým se mění zákon 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, a další související zákony (dále jen „zákon č. 39/2015 Sb.“)

### **Výroková část**

**Název záměru:** Letiště Vodochody

#### ***Kapacita (rozsah) záměru:***

Záměrem je rozšíření infrastruktury stávajícího letiště Vodochody tak, aby odpovídala současným požadavkům pro civilní mezinárodní leteckou dopravu a aby bylo možné letiště Vodochody i nadále využívat jako letiště s mezinárodním provozem, dle zásad a požadavků Schengenských dohod. Rozšíření infrastruktury letiště bude zahrnovat dostavbu systému pojezdových drah, odbavovacích stání, odbavovacího terminálu a nezbytné infrastruktury zajišťující řádný chod letiště (hangár, hasičská stanice, garáže pro zimní techniku, depo autocisteren, věž řízení letového provozu, parkoviště, obslužné komunikace).

Základní technické parametry dráhy:

Vzletová a přistávací dráha: RWY 10/28

Délka: 2 500 m

Šířka: 45 m

Vyhlášené délky budou následující:

směr RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA
10	2560 m	2620 m	2800 m	2700 m
28	2800 m	2860 m	2800 m	2500 m

*Pozn.: RWY – vzletová a přistávací dráha; TORA – použitelná délka rozjezdu; TODA – použitelná délka vzletu; ASDA – použitelná délka přerušného vzletu; LDA – použitelná délka přistání.*

### Charakteristické údaje o leteckém provozu na letišti Vodochody:

Celkový počet pohybů letadel za rok (ARR + DEP)	35.000
Počet letových dnů za rok	365
Průměrný počet pohybů za den (celoroční průměr)	96
Průměrný počet pohybů (ARR + DEP) v charakteristickém letovém dni	141
Maximální počet opožděných příletů v noční době (22:00 – 24:00) za rok	730
Maximální počet opožděných příletů v noční době (22:00 - 24:00) za kalendářní den	4
Počet pohybů letadel v noční době (24:00 – 6:00)	0
Průměrný denní počet letů s využitím letištního provozního okruhu v charakteristickém letovém dni	5

Kapacita 35 000 pohybů letadel za rok byla stanovena na výhledovou skladbu typů letadel a jejich hlukové parametry v souvislosti s plněním zákonných požadavků na přípustné limity hluku a považuje se za maximální počet pohybů letadel na letišti Vodochody. Kontrolu, zda jsou nepřekročitelné limity pro hluk skutečně splněny, bude zajišťovat navržený monitoring hluku. Pokud však monitoring hluku prokáže, že hrozí překročení zákonem stanovených hygienických limitů pro hluk, maximálním možným počtem pohybů letadel za rok na letišti Vodochody je nutno snížit počet pohybů pouze na takové množství, které splní dodržování hlukových limitů, jež má v kompetenci příslušný orgán státní správy a plně za ně zodpovídá.

Distribuce pohybů na jednotlivých trajektoriích letiště Vodochody (LKVO – kódové označení letiště Vodochody; dále jen „LKVO“) v průběhu roku z celkového ročního počtu pohybů:

Kategorie letadel	DEP RWY 28 a ARR RWY 28	DEP RWY 10 a ARR RWY 10
P 1.4 - Letouny všeobecného letectví, jednomotorové vrtulové letouny s MTOW do 5,7 t	80 %	20 %
P 2.1 - Vrtulové dopravní letouny s MTOW nad 5,7 t	80 %	20 %
S 5.1 - Proudové dopravní letouny s MTOW do 50 t	80 %	20 %
S 5.2 - Proudové dopravní letouny s MTOW 50-120 t	80 %	20 %
H 1.1 - Vrtulníky s MTOW do 3 t	80 %	20 %
F 2 - Bojové podzvukové proudové letouny	80 %	20 %

*Pozn.: Označení jednotlivých trajektorií odpovídá vzletovým směrům.*

*ARR – přílety; DEP – odlety; RWY – vzletová a přistávací dráha; MTOW – maximální vzletová hmotnost (váha)*

Uvažovaná charakteristická skladba typů letadel dle jednotlivých kategorií v průběhu dne:

Kategorie letadel	Průměrný počet pohybů v char. letovém dni					
	Den		Večer		Noc (22:00 – 24:00)	
	%	pohyby	%	pohyby	%	pohyby
<i>Letadla všeobecného letectví do 5,7 t</i>	12,1	12,9	11,5	4,0	0,0	0,0
<i>Vrtulové letouny 5,7 - 50 t</i>	7,1	7,5	7,1	2,5	0,0	0,0
<i>Proudové dopravní a obchodní letouny do 50 t</i>	4,6	4,9	4,6	1,6	0,0	0,0
<i>Proudové dopravní a obchodní letouny 50 - 120 t</i>	72,3	76,6	72,9	25,5	100,0	2,0
<i>Bojové a cvičné podzvukové proudové letouny</i>	2,9	3,1	2,9	1,0	0,0	0,0
<i>Vrtulníky do 3 t</i>	1,0	1,1	1,0	0,3	0,0	0,0
<b>CELKEM:</b>	100,0	106,0	100,0	35,0	100,0	2,0

Dále lze záměr specifikovat následujícími maximálními charakteristikami:

- plánovaný roční počet odbavených cestujících: 3 500 000,
- průměrný denní počet odbavených cestujících: 9 600,
- počet odbavených cestujících ve špičkovém dni: 16 780,
- počet odbavených cestujících ve špičkové hodině: 1 200,
- celkový počet parkovacích míst: 572 parkovacích míst + 6 stání pro autobusy.

**Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu (ve znění účinném ke dni vydání stanoviska EIA):**

**9.2** (Letiště se vzletovou a přistávací dráhou v délce 2 100 m a více) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu

**10.6** (Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3 000 m<sup>2</sup> zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu

**10.4** (Skládání vybraných nebezpečných chemických látek a chemických přípravků (vysoce toxických, toxických, zdraví škodlivých, žíravých, dráždivých, senzibilizujících, karcinogenních, mutagenních, toxických pro reprodukci, nebezpečných pro životní prostředí) a pesticidů v množství nad 1 t, kapalných hnojiv, farmaceutických výrobků, barev a laků v množství nad 100 t) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu

**9.1** (Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu

**7.4.** (Zařízení pro skladování ropy nebo ropných produktů s kapacitou 5 000 až 100 000 t (jako podlimitní záměr)) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu

**Umístění záměru:**

kraj: Středočeský

obec: Vodochody, Postřižín, Zlončice, Máslovice, Klíčany, Odolena Voda, Panenské Břežany

k. ú.: Vodochody u Prahy, Postřižín, Zlončice, Máslovice,  
Hoštice u Vodochod, Dolínek, Panenské Břežany, Klíčany,  
Odolena Voda

**Obchodní firma  
oznamovatele:**

Letiště Vodochody a.s.

**IČ oznamovatele:**

28 19 94 72

**Sídlo (bydliště)  
oznamovatele:**

U Letiště 374, 250 70 Odolena Voda, Dolínek

**Příslušný úřad,  
který stanovisko EIA  
vydal:**

Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů  
na životní prostředí a integrované prevence

**Datum vydání  
stanoviska EIA:**

29. října 2013

**Číslo jednací  
stanoviska EIA:**

71411/ENV/13, 76786/ENV/13

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 zákona na základě  
článku II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb.

**vydává**

## **S O U H L A S N É   Z Á V A Z N É   S T A N O V I S K O**

ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydanému  
dle zákona dne 29. října 2013 pod č. j. 71411/ENV/13 a č. j. 76786/ENV/13.

Ministerstvo životního prostředí na základě článku II bodu 1. přechodných  
ustanovení zákona č. 39/2015 Sb.

**stanoví**

**následující podmínky pro navazující řízení:**

### **I. Opatření pro fázi přípravy**

#### **Ovzduší**

1) V rámci další projektové přípravy záměru zpracovat detailní rozptylovou studii  
v souladu s požadavky přílohy č. 15 vyhlášky č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni  
znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona  
o ochraně ovzduší.

2) V rámci další projektové přípravy záměru ve spolupráci s Českým  
hydrometeorologickým ústavem rozpracovat projekt kontinuálního monitoringu kvality

ovzduší v areálu letiště Vodochody a to tak, aby tento monitoring byl zahájen s dostatečným předstihem před zahájením provozu letiště Vodochody.

## **Hluk**

3) V rámci další projektové přípravy záměru v případě, že se bude aktualizované složení leteckého parku lišit od předpokladu v akustické studii v dokumentaci EIA, zpracovat novou detailní akustickou studii leteckého provozu tak, aby stanovené limity byly dodrženy.

4) V rámci další projektové přípravy záměru respektovat následující základní požadavky pro kontinuální monitoring akustického tlaku A z leteckého provozu:

- a) ve spolupráci s kompetentními orgány státní správy navrhnout další stanici pro monitorování hluku na východní straně letiště, která bude brát v úvahu rozdělení přepravy, když bude v provozu RWY10;
- b) při návrhu monitoringu a jeho provozování respektovat základní požadavky na měřicí systém, na výběr měřících míst a zpracování dat dle platných norem v době jeho přípravy a uvedení do provozu. V současné době se jedná o normu ČSN ISO 20906 – Akustika – Automatické monitorování leteckého zvuku v okolí letišť a Metodický návod pro měření a hodnocení hluku z leteckého provozu, a to z důvodu, že výsledky tohoto monitoringu by měli sloužit především pro kontrolu orgánu ochrany veřejného zdraví.
- c) reporty o hlukové zátěži na jednotlivých stanicích pro monitorování hluku („NMT“) budou systému monitoringu hluku poskytovány 24 hodin denně a 7 dní v týdnu;
- d) monitorování ve všech bodech i mobilních provádět synchronně v reálném čase (on-line);
- e) kapacita záznamů systému, z hlediska záznamů pohybů a zvukových událostí, musí být minimálně 40 000 letů za rok a tato data musí být uchovávána minimálně po dobu 10 let;
- f) uchovávat primární data o zvukových leteckých událostech pro jejich další zpracování, či statistické využití a tato musí být uchovávána minimálně po dobu 10 let;
- g) monitorovací systém musí mít výstup do predikčního modelu hlukové zátěže v okolí letiště, aby bylo možné porovnávat naměřená data s modelovými a následně aby byly možnosti kontroly dodržování celého ochranného hlukového pásma (dále jen „OHP“) a také limitních hodnot u chráněné obytné zástavby; musí umožnit modelovat organizační a technická opatření pro plnění hlukových limitů a minimalizaci vlivů hluku a to s minimálním ročním předstihem; případně v dalším rozšíření i možnosti kontrol dodržování mezních hodnot pro jednotlivé přelety (stanovených provozovatelem letiště);
- h) v dalším možném rozšíření musí monitoring umožnit provádět kontrolu dráhy letu (výšky, body točení, výšek letu na přiblížení, apod., případně dalších provozních omezení, např. brzdění reverzací tahu v definované době, či motorové zkoušky, apod.);
- i) zpracování naměřených hodnot (výstupní protokoly a celkové zprávy) bude možné přizpůsobit požadavkům provozovatele letiště, či kontrolních orgánů;
- j) zpracování mapových podkladů v režimu 2D i 3D (animace průletu se zobrazením trajektorie letu a parametrů letu).

5) V rámci další projektové přípravy projednat s KHS návrh OHP a jednoznačně a úplně specifikovat chráněné venkovní prostory a chráněné venkovní prostory staveb (§ 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb.) dle údajů katastru nemovitostí.

6) Postupně provést prověření stavebně akustických parametrů u všech chráněných objektů, které se budou vyskytovat uvnitř navrhovaného OHP; u staveb bytových a rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb definovaných zákonem o ochraně veřejného zdraví, které se nacházejí uvnitř navrhovaného OHP letiště Vodochody a u kterých i při plnění limitů pro chráněný venkovní prostor staveb nebude plněn limit pro chráněný vnitřní prostor staveb, zajistí provozovatel letiště Vodochody (na základě odborného posudku a na svůj náklad) provedení protihlukových opatření v takovém rozsahu, aby byly hygienické limity hluku pro vnitřní chráněný prostor staveb splněny; potřebná opatření provede provozovatel vždy ve spolupráci s vlastníkem takto dotčené chráněné stavby dle zvláštního zákona.

### **Voda**

7) Ve vodohospodářském projektu jako součástí dokumentace k územnímu řízení počítat s návrhovou intenzitou deště dle požadavků vodoprávního úřadu a součiniteli odtoku dle charakteru ploch a jejich sklonů.

8) 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.

9) V rámci projektu pro stavební řízení konzultovat technické řešení objektu „SO 14 - uložště LPH“ a „IO 06 – splašková kanalizace“ v části rekonstrukce stávající čistírny odpadních vod (dále jen „ČOV“) AERO se zpracovatelem projektu sanace; v případě potřeby provést v konkrétních místech potřebný doprůzkum z hlediska kontaminace chlorovanými uhlovodíky, resp. NEL (nepolární extrahovatelné látky); v případě zjištění kontaminace provádět stavební práce těchto objektů v součinnosti s firmou provádějící sanaci v areálu AERO.

10) Pro čištění splaškových odpadních vod navrhnout novou ČOV s kapacitou cca 2 700 ekvivalentních obyvatel („EO“) a čistírnu kontaminovaných vod (dále jen „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 ustanovením § 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 čistírnu odpadních vod označované jako ČOV a ČKV a upravit kapacitu těchto čistíren.

11) Podmínky vypouštění odpadních vod z ČOV a ČKV znovu projednat s Povodím Vltavy, s.p.

12) Plochu pro mytí letadel od okolních ploch oddělit, aby odpadní vody neodtékaly na okolní plochy, a vyspádovat do sběrných žlabů, které budou odpadní vody odvádět do sedimentační jímky, která je součástí recirkulační ČOV.

13) Při odvodu srážkových vod do Hoštického potoka zachovat maximální přípustný odtok z areálu ve výši 930 l/s; ve stávající kanalizační stoce DN 700 nesmí dojít

k navýšení průtoku; ostatní dešťové vody ze zájmového území odvádět novou dešťovou kanalizací, která bude vedena přes soustavu vsakovacího objektu a retenční nádrže odpovídající kapacity.

14) Při odvodu srážkových vod do Vltavy zachovat maximální přípustný odtok z areálu dle požadavků Povodí Vltavy, s. p.; na stávající kanalizační stoce vybudovat soustavu vsakovacího objektu a retenční nádrže odpovídající kapacity.

15) Vypouštění srážkových vod do Máslovického potoka projednat se správcem toku (Lesy ČR), který sdělí max. možný odtok srážkových vod z areálu do Máslovického potoka.

16) V rámci dokumentace pro územní rozhodnutí přesně specifikovat 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.

17) Součástí technologického vybavení provozu „SO 07 - mytí vozidel“ a „SO 09 - mytí letadel a dílů“ budou i typové recirkulační čistírny odpadních vod, které zajistí potřebné předčištění těchto odpadních vod před jejich odtokem do kanalizace splaškových vod.

18) Odtok srážkových vod z plochy pro rozmrazování letadel bude sveden do akumulární jímky o užitém objemu cca 60 m<sup>3</sup>, která bude vybavena měřením výšky hladiny; v rámci provozního řádu „Odmrazování letadel“ budou stanoveny jednoznačné podmínky pro určení odvodu vod z jímky.

19) Veškeré vody z provozních ploch letiště a z prostoru parkovišť v přednádraží odvádět přes soustavy retenčních nádrží a vsakovacích objektů stanovených kapacit; v zimním období výtok z retencí uzavřít a vodu přečerpávat do ČKV.

20) Srážkové vody z RWY a pojezdových ploch i v letním období před odvedením do vsakovacího objektu, případně recipientu, odvádět do retenční nádrže; retenční nádrž bude sloužit pro případ úniku leteckého paliva jako záchytná jímka, aby se ropné látky nedostaly do vod podzemních či povrchových.

21) Pro možnost vsakování srážkových vod doložit 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; možnost vsakování posoudit 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 předčistit na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou.

22) V dalších stupních projektové dokumentace doložit podrobné hydrotechnické výpočty odlučovačů lehkých kapalin, akumulárních a havarijních jímek, vsakovacích zařízení a retenčních nádrží; kapacitu vsakovacích objektů a retenčních nádrží navrhnout dle platných norem pro vsakovací zařízení ČSN 75 9010 a hospodaření se srážkovými vodami TNV 75 9011, provést rizikovou analýzu vsakování v souladu s požadavky ČSN 75 9010.

23) V dalších stupních projektové dokumentace specifikovat prostor pro skladování sněhu ze zimní údržby a vyřešit riziko jeho tání.

- 24) Při přechodu odvádění srážkových vod z ploch, které jsou v zimním období odváděny na ČKV do vsakovacích objektů, zajistit důkladné vyčištění potrubí, aby nedocházelo k odvádění usazených závadných látek do vsaků a následné kontaminaci podzemních vod; toto zpracovat do provozního/kanalizačního řádu.
- 25) V rámci aktualizovaného provozního řádu stanovit jasné podmínky pro způsob nakládání s vodami z letových ploch v letním a zimním období.
- 26) ČKV pro čištění kontaminovaných srážkových vod v zimním provozu dimenzovat na hydraulické zatížení minimálně 4,7 l/s.
- 27) Odpadní vody z provozů občerstvení vést do splaškové kanalizace přes odlučovače tuků.
- 28) Na jímkách a akumulacích nádrží, které nebudou vizuálně kontrolovatelné, instalovat automatickou signalizaci o dosažení maximální provozní hladiny.
- 29) Místo stáčení a výdeje LPH u stávajících skladů LPH zabezpečit zastřešenou manipulační nepropustnou plochou se záchytnou vanou a havarijní jímkou o celkovém objemu 30 m<sup>3</sup>.
- 30) Podzemní nádrže na letecký petrolej (6 x 100 m<sup>3</sup>) budou dvouplášťové s indikací úniku paliva do meziplášťového prostoru.
- 31) Podzemní potrubí z místa stáčení LPH do podzemních nádrží bude dvouplášťové z nerezové oceli s indikací úniku paliva a rovněž tak i produktovod do „SO 07 – Depo autocisteren“ a výdej LPH pro malá letadla.
- 32) Veškeré plochy, kde se manipuluje s LPH, budou nepropustné, odolné ropným látkám a vyspádované do vpustí s odtokem do havarijní nádrže či záchytné jímky v případě úniku LPH.
- 33) Nové depo autocisteren bude zastřešeno a vybaveno zařízením proti přeplnění autocisteren, veškeré spojky budou bezúkapové; autocisterna bude stát v betonové záchytné jímce, která bude napojena na havarijní podzemní dvouplášťovou nádrž.
- 34) Kompaktní čerpací stanice pro letecký benzín AVGAS bude vybavena rekuperací par a dále nepropustnou betonovou záchytnou jímkou svedenou do podzemního odlučovače lehkých kapalin s automatickým uzávěrem v případě výskytu ropných látek a signalizací na dispečink a hasičský záchranný sbor.
- 35) Trafostanice zabezpečit před únikem závadných látek.
- 36) Vozovky budou mít povrch odolný vůči ropným látkám.
- 37) V rámci další projektové přípravy týkající se dopravního napojení na D8 ve vztahu k odvádění srážkových vod z nově vzniklých zpevněných ploch doložit dostatečnou kapacitu dálniční kanalizace pro odvádění části srážkových vod z tělesa komunikace jakož i podrobnější technické řešení popisující možnost zasakování dalších srážkových vod z tělesa komunikace v zájmovém území.
- 38) V dalších stupních projektové dokumentace konkretizovat předpokládaná místa očisty vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze stavenišť, včetně návrhu zařízení na mytí vozidel.

## **Odpady**

- 39) Ve vztahu k přítomnosti azbestu v některých stavebních odpadech je nezbytné v rámci plánu organizace výstavby („POV“) zajistit:



- a) zpracování dokumentace bouracích prací včetně doplňujícího průzkumů na přítomnost azbestu;
- b) zpracování pracovních postupů odbornou firmou;
- c) provádění demolic odbornou firmou s oprávněním tyto práce provádět;
- d) přepravu odpadu z azbestu provedenou odbornou firmou na základě schválených postupů;
- e) uložení odpadů pouze na skládkách kategorie S-OO a S-NO. Uložení bude splňovat všechny právní předpisy a bude provedeno odbornou firmou;
- f) důslednou kontrolu hlášení prováděných prací s azbestem odbornou firmou.

## Organismy

40) V rámci dalších stupňů projektové dokumentace na základě aktuálně provedeného dendrologického průzkumu provést důkladné zaměření všech porostů dřevin v kontextu půdorysu stavebních objektů a minimalizovaných manipulačních pásů s cílem podrobně vyhodnotit možnosti zachování všech hodnotnějších jedinců a skupin stromů, které nebudou v přímé kolizi s půdorysem jednotlivých objektů nového provozního zázemí letiště; teprve na základě tohoto podrobného vyhodnocení stanovit rozsah kácení a provést pro účely žádosti o odůvodněný rozsah kácení podrobné aktualizované sadovnicko-dendrologické vyhodnocení dotčených porostů.

41) V rámci žádostí o kácení mimolesních porostů dřevin na úrovni příslušných obecních úřadů projednat rozsah a umístění náhradních výsadeb na území těchto obcí s tím, že v případě uložení náhradní výsadby investor zajistí zpracování příslušné projektové dokumentace a realizaci této výsadby; v případě stromových výsadeb s preferencí zapěstovaných jedinců s minimálním obvodem 12 – 14 cm.

42) Všechny stromy, které budou na základě nového vyhodnocení navrženy k zachování, důsledně ochránit před poškozením či zničením během přípravy území a výstavby ve smyslu platné normy ohledně ochrany dřevin při výstavbě (ČSN 83 9061), a to jak ochranou kmenů, tak ochranou aktivní kořenové zóny.

43) Do POV navrhnout způsoby ochrany ponechávaných prvků dřevin v dosahu stavebních prací a dále i taková umístění jeřábových drah, která minimalizují zásahy do porostů dřevin při výstavbě.

44) Do dalšího stupně projektové dokumentace připravit podrobný projekt sadových úprav řešících odpovídající kompenzaci za kácené dřeviny do areálu letiště a závodu Vodochody:

- a) součástí sadových úprav bude zakomponování všech ponechávaných a ochraňovaných jedinců a skupin stromů;
- b) vzdálenosti výsadeb budou 3 m na obě strany od oplocení;
- c) vzdálenost výsadeb stromů od budov bude minimálně 6 m;
- d) výška stromů případně vysázených v neveřejné části letiště, musí být regulována s ohledem k překážkovým rovinám vzletové a přistávací dráhy, v podstatě nepřevyší výšku budov, v ostatních prostorech areálu mimo prostorů s požadavky na zvláštní provozně bezpečnostní parametry budou uplatněny dlouhověké listnaté dřeviny vyššího vzrůstu; do těchto výsadeb budou uplatněni vzrostlí školkovaní jedinci s balem o obvodech kmenů minimálně v kategorii 12-14 cm;

- e) v blízkosti komunikací užít převážně vysokokmenné sazenice s výškou nasazení korun 2,5 – 3,5 m (potřebná podjezdová výška), v ostatních plochách preferovat přirozeně tvarované dřeviny;
  - f) sortimentální (druhové) složení konzultovat se zástupci letiště, vyloučit druhy uvolňující v době květu či zrání plodů „chmýří“ a dřeviny plodící - lákající svými plody ptáky;
  - g) výsadby keřů a plochy trávníků budou celistvé, aby byla umožněna co nejjednodušší mechanizovaná údržba;
  - h) podsadby keřů použít v malé míře, a pokud ano, tak pouze keře nízké - půdopokryvné náhrady trávníků v místech, kde by trávník neprosperoval;
  - i) keře vyšší použít jen výjimečně - po souhlasu zástupců letiště;
  - j) náhradní výsadby zeleně umisťovat pouze do cílových ploch, kde již není plánována žádná výstavba.
- 45) Do doby případného zahájení stavby zajistit opravu hrázových objektů dočišťovací nádrže s tím, že z důvodu navýšení stanovištní rozmanitosti bude zajištěna rovněž minimální trvalá hladina vody v této nádrži.
- 46) Důsledně rekultivovat v rámci sadových úprav všechny plochy zasažené stavebními pracemi z důvodu prevence ruderalizace území a šíření alergenních plevelů a invazních rostlin.
- 47) Do POV stavby jednoznačně promítnout zahájení zemních prací a přípravy území nejdříve ke konci vegetačního období z důvodu omezení vlivů na prostory reprodukce populací volně žijících živočichů (vyloučení zásahů v reprodukčním období).
- 48) Do POV stavby promítnout jednoznačně odůvodněný minimální rozsah kácení dřevin výhradně do období vegetačního klidu.
- 49) Minimalizovat manipulační pás pro výstavbu propojení ke skladu pohonných hmot podél západního oplocení areálu AERO.
- 50) Do doby případného zahájení stavby nadále zajišťovat biologický monitoring formou aktualizovaného, zejména zoologického, průzkumu a v rámci ornitologické ochrany.
- 51) Smluvně ustanovit odborně způsobilou fyzickou nebo právnickou osobu jako ekologický dozor pro další přípravu, vlastní provádění stavby a pro zajištění odborných prací na případném řešení náhradních biotopů v rámci závěrečných úprav území okolo terminálu a letištní dráhy (bez porostů dřevin).

## **Krajina**

- 52) V prováděcí projektové dokumentaci aplikovat spíše střízlivé barevné řešení exteriéru, které opticky sníží působení objektu terminálu s tím, že je nutno vyloučit použití reflexních materiálů v exteriérech, s výjimkou funkčně nezastupitelných prosklených ploch.
- 53) Všude tam, kde to technicko-bezpečnostní předpisy nezakazují, navrhnout a realizovat uplatnění popínavých dřevin na fasádách nebo představených podpůrných konstrukcích z důvodu posílení pohledové diferenciaci ploch nových objektů.
- 54) V dalším stupni projektové dokumentace navrhnout i začlenění nového přivaděče k areálu letiště do krajiny kombinací liniové a skupinové výsadby s preferencí domácích druhů dřevin. U stromů použít zapěstované jedince s minimálním obvodem 12 – 14 cm.

## **Komplexní opatření**

55) Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí na celkovou délku stavby ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).

## **II. Opatření pro fázi výstavby**

### **Ovzduší**

56) Minimalizovat v průběhu výstavby zásoby sypkých hmot.

57) V případě nepříznivých klimatických podmínek v průběhu výstavby provádět skrápění plochy staveniště.

58) Při skrývce, manipulaci se suchými substráty a při dopravě minimalizovat vhodnými technickými opatřeními (skrápění, zatravnění dočasných skládek zemin, zaplachtování přepravních vozidel) prašnost.

59) Ochranu letištních betonových ploch řešit použitím hydrofobního krystalického materiálu CHEM-CRETE PaviX CCC-100 a povrchové krytiny ANTISKID nebo jinými materiály s obdobnými nebo lepšími vlastnostmi.

60) Světelná návěstidla pohybových ploch letiště (přibližovací světelné soustavy, postranní dráhová návěstidla, prahová návěstidla, koncová návěstidla RWY, osová návěstidla RWY, návěstidla dotykové zóny RWY) a návěstidla pojezdových drah budou odpovídat předpisu L14, kde jsou uvedené minimální požadavky na množství světla, jejich uspořádání i požadovanou svítivost; soustavy těchto světla budou mít regulaci svítivosti ve vhodných stupních pro umožnění úpravy svítivosti ve vztahu k převažujícím povětrnostním podmínkám a budou provozně oddělené tak, aby bylo možné rozsvítit jenom tu část světelného systému, která bude nezbytná pro bezpečné provedení kterékoliv fáze pohybu letadla.

61) Osvětlení odbavovací plochy bude mít takové provedení, aby do horního poloprostoru bylo vyzařováno 0 % světla a vznikalo minimální vyzařování mimo odbavovací plochu; všechny stožáry s osvětlením budou mít samostatné vypínání tak, aby bylo možné vypínat jednotlivé stožáry podle ukončování provozu na odbavovací ploše; v nočním období bez provozu bude rozsvíceno pouze osvětlení nezbytné k zajištění bezpečnostních požadavků na ostrahu a manipulaci s letadly.

62) Osvětlení terminálu bude provedeno tak, aby bylo možné vypínat nezávisle jednotlivé části osvětlení podle ukončení provozu; osvětlení reklamních panelů v areálu letiště bude realizováno z vrchu a po každodenním ukončení provozu letiště, nejpozději však ve 24:00 hod., se bude vypínat.

63) Osvětlení ve veřejné části letiště (chodníky, komunikace, parkoviště) bude provedeno tak, aby osvětlovalo pouze potřebné prostory, a bude regulovatelné tak, aby bylo možné snížit intenzitu po ukončení provozu na nejmenší možnou úroveň, která umožňuje provádění efektivního bezpečnostního dozoru ve veřejné části letiště Vodochody.

### **Hluk**

64) Po celém obvodu areálu Střední školy letecké a výpočetní techniky bude vybudována 4 m vysoká protihluková clona, pohltivá směrem k obslužné komunikaci a objektům letiště. Část pláště Střední školy letecké a výpočetní techniky, která nebude

chráněna protihlukovou clonou, bude opatřena novým protihlukovým prosklením nebo řešena jiným esteticky vyhovujícím způsobem.

65) V souvislosti s vybudováním údržbového hangáru vystavět i nové stání pro motorové zkoušky letadel, opatřené protihlukovým vybavením, které zajistí dodržení limitů hluku z motorových zkoušek letadel v okolí letiště Vodochody, včetně zkoušek s vyvedením na maximální režimy.

### **Voda**

66) Provozovatel předloží ke kolaudaci stavby atesty nepropustnosti zpevněných manipulačních ploch, kanalizací a jímek.

67) Provozovatel předloží ke kolaudaci stavby schválené provozní řády pro:

- a) čistírnu splaškových odpadních vod a čistírnu kontaminovaných srážkových vod,
- b) odlučovače ropných látek, který bude obsahovat i požadavky na jejich pravidelnou kontrolu a údržbu,
- c) odlučovač tuků, který bude obsahovat i požadavky na jejich pravidelnou kontrolu a údržbu.

68) Pro stavbu vypracovat „Plán opatření pro případ havarijního úniku látek nebezpečných vodám“; s jeho obsahem seznámit všechny pracovníky stavby; v případě havárie postupovat podle pokynů zpracovaných v tomto plánu.

69) Na plochách zařízení staveníšť neskladovat látky škodlivé vodám včetně zásob pohonných hmot pro stavební mechanismy; stavební mechanismy vybavit dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek.

### **Organismy**

70) Demolice vybraných objektů výhradně řešit v mimohnízdním období; před zahájením stavebních úprav či bourání starých budov v areálu letiště provést kontrolu, zda nedošlo k jejich osídlení netopýry (koloniemi či jednotlivými exempláři), např. ve vztahu k zimování.

71) Zajistit odbornou prohlídku pokácených starších stromů z hlediska výskytu dutin s trouchnivěním, v případě, že takové dutiny budou dokladovány, zajistit oddělené deponování částí stromů s těmito dutinami a v následujícím jarním období řešit případný transfer zjištěných larev listorohých brouků pod dozorem odborně způsobilé osoby.

### **Půda**

72) V rámci stavby vést o výkopové zemině a případné stavební sutí deník, jehož součástí budou doklady vystavené akreditovanou laboratoří; pro nakládání se stavební suti budou rozhodující výsledky analýz stanovených vyhláškou MŽP č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů, pro vytěžené zeminy potom výsledky analýz dle přílohy č. 9 k zákonu č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

73) Stavební a demoliční odpady neupravené do podoby recyklátu nebude možné využít na povrchu terénu; neupravené stavební a demoliční odpady je možné v souladu s platnou legislativou ukládat pouze jako odpad na skládky kategorie S-OO3.

74) V rámci žádosti o kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich odstranění nebo využití.

## **Doprava**

75) Dodavatel stavebních prací zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek, především v průběhu provádění zemních prací; zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti budou minimalizovány; vlastní zemní práce provádět po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném; v případě nepříznivých klimatických podmínek v období zemních prací bude prováděno skrápění příslušných stavebních ploch.

76) Dodavatel stavby bude povinen všechny přepravní trasy projednat s dotčenými obcemi, případně respektovat požadavky směřující k eliminaci narušování faktorů pohody dle požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví.

77) Před zahájením stavby provést místní šetření včetně fotodokumentace stavu vybraných používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením staveníšť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby.

78) Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu uskutečňovat pouze v denní době.

79) Podmínkou vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál letiště Vodochody je zprovoznění uvažovaného přivaděče („IO 01/2 – Napojení letiště na D8“) na dálnici D8 (minimálně zahájení zkušebního provozu).

## **III. Opatření pro fázi provozu**

### **Ovzduší**

80) Přibližovací světelnou soustavu a návěstidla dotykové zóny RWY rozsvěcovat jenom po nezbytnou dobu před přistáním letadla; přibližovací světelnou soustavu vybavit směrovými návěstidly - světelný paprsek bude vyzařován pouze ve směru definovaném v předpisu L14.

81) Z hlediska zajištění odpovídající úrovně provozní bezpečnosti udržovat na letišti pohybovou plochu kontinuálně tak, aby byla zajištěna její naprostá čistota a bezprašnost; letiště bude mít zaveden a propracován systém důkladné údržby a čištění pohybové plochy; v provozní době bude probíhat průběžné čištění a mytí pohybové plochy letiště pro zajištění odpovídající úrovně provozní bezpečnosti.

82) V rámci prováděné údržby letištních ploch pravidelně odgumovávat zatížené letištní plochy; vlastní odstraňování pogumování provádět vysokým tlakem vody za použití speciálních vozidel vyvinutých pro práci bez chemikálií; tato vozidla budou vybavena vlastním zdrojem napájení, odsávacím systémem a hydraulickým pohonem, který umožňuje pojezd nejnižšími rychlostmi.

### **Hluk**

83) Letiště Vodochody budou využívat pouze letadla s rozpětím křídel do 36 m, s výjimkou ojedinělých letů nezbytných pro zajištění výrobního programu AERO Vodochody AEROSPACE, a. s., (dle historických dat lze předpokládat cca 4 lety za rok).

84) Letiště Vodochody budou využívat pouze letadla certifikovaná podle ICAO Annex 16/1, část II, u kterých součet hodnot rozdílů hlukových hladin uvedených v osvědčení hlukové způsobilosti od odpovídajících limitních hodnot podle příslušné hlavy části II dokumentu ICAO Annex 16/1 je větší než 4,9 EPNdB; tato podmínka neplatí pro letadla s maximální vzletovou hmotností nižší než 9 tun a pro letadla, která využijí letiště

Vodochody v souvislosti s výrobním programem AERO Vodochody AEROSPACE, a. s.; tato výjimka nezavazuje provozovatele letadel povinnosti používat provozní postupy, které jsou z hlediska hlukových dopadů co nejšetrnější vůči okolí letiště.

85) Na letišti Vodochody bude skutečně maximálně 35 000 pohybů letadel za rok, přičemž pohybem letadla se rozumí start nebo přistání letadla.

86) Při plánování využití letiště a uzavírání smluvních vztahů s jednotlivými dopravci s ohledem na minimalizaci vlivů hluku v ukazateli LDVN směřovat hlavní využití letiště v kategorii dopravních letadel, vojenských letadel a vrtulníků do denní doby 6:00 - 18:00 hodin, v době večerní (18:00 – 22:00 hodin) plánovat pouze nezbytné pohyby letadel.

87) Ve vztahu k omezení hluku z nepravidelného nočního provozu respektovat následující opatření:

- a) v noční době, tj. od 22:00 do 06:00 hodin ráno, nebudou realizovány žádné starty, nebudou plánována žádná přistání, nebude prováděno okružové (zejména výcvikové) létání;
- b) provoz letiště v noční době bude omezen maximálně do 24:00 hodin (tj. 22:00 do 24:00 hodin), a to pouze pro neplánované zpožděné přílety; počet takovýchto příletů nesmí překročit max. 4 pohyby za jeden kalendářní den a 730 pohybů za jeden kalendářní rok;
- c) v době od 24:00 do 06:00 hodin bude letiště pro vzlety a přistání uzavřeno.

88) V rámci pozemních operací letadel respektovat následující požadavky:

- a) motorové zkoušky dopravních letadel v jiném než volnoběžném režimu provádět pouze na stanoveném a nově vybudovaném motorovém stání s patřičnými protihlukovými opatřeními, a to pouze v denní době od 6 do 18 hodin; ve večerních hodinách (18:00 do 22:00 hodin) pouze ve výjimečných případech; v případě víkendů budou motorové zkoušky povoleny pouze v době od 9:00 do 18:00 hodin;
- b) brzdění reverzací tahu minimalizovat pouze na stavy nouze, v noční době nepoužívat vůbec s výjimkou případů, kdy je to nutné z bezpečnostních důvodů;
- c) provoz pomocných energetických („APU“) jednotek bude povolen pouze na dobu nezbytně nutnou pro připojení pozemního zdroje energie;
- d) respektovat zákaz provádění jakýchkoliv motorových zkoušek v noční době.

89) Na letišti bude zaveden systém CDM (Collaborative Decision Making), který umožní optimalizovat okamžik spuštění motorů a minimalizovat dobu chodu leteckých motorů na zemi.

90) Postupy pro vzlety a přistání budou respektovat následující zásady:

- a) vzlet ve směru 28 nesmí být především pro kategorie dopravních letadel, vojenských letadel a vrtulníků realizován v přímém směru; odlet je odkloněn ihned po vzletu o 15° doleva; tento postup eliminuje přelet přes centrální část obce Dolany. Potom letadlo pokračuje kurzem přibližně 270°, jeho řízení přebírá Řízení letového provozu ČR a bude napojeno na odletové tratě z letiště LKPR (kódové označení letiště Václava Havla Praha; dále jen „LKPR“);
- b) způsoby provedení vzletu, odletu, příletu a přistání upravovat podle moderních poznatků o protihlukových postupech;
- c) pro obě dráhy publikovat požadavek na standardní úhel stoupání v rozsahu 6 - 10° a na minimální úhel stoupání 5° pro omezení hluku, stejně jako na LKPR;

- d) vzlet ve směru 10 nesmí být veden v celé délce v přímém směru. V tomto přímém směru bude veden pouze v počáteční fázi. Mezi obcemi Panenské Břežany a Bašť z důvodu vyhnutí se zástavbě obce Bašť a Líbeznice následuje zatáčka doleva o 45°, tj. cca 5 300 m od bodu rozjezdu; dráha letu je navržena tak, aby vedla mimo obec Předboj; napojení na tratě LKPR je na stejném principu jako v případě odletů z dráhy 28;
- e) pro lety podle přístrojů (Instrument Flight Rules - „IFR“) ve směru RWY 28 realizovat pravidla pro přilet po stejné příletové trati jako pro LKPR a LKKB (LKKB - kódové označení letiště Kbely) až do bodu ERASU (ERASU - radionavigační bod zahájení přiblížení pro LKPR); potom již samostatný postup pro LKVO, který musí být ve vzdálenosti minimálně 5 námořních mil od bodu dotyku již v přímém směru, s úhlem klesání 3° z minimální letové hladiny 2 500 stop nad mořem (cca 450 m nad úrovní letiště); příletová trať na RWY 28 je možná z 3 navigačních bodů IAF SULOV, IAF EKROT a IAF PRAHA; z prvních dvou bodů je možné realizovat CDA přiblížení (přiblížení kontinuálním sestupem);
- f) směr 10 RWY není vybaven pro přesné přístrojové přiblížení a bude prozatím realizován vektorováním letadla řídícím letového provozu; finální řešení přiblížení bude vytvořeno ve spolupráci s Řízením leteckého provozu České republiky v souvislosti s finalizací standardních příletových tratí na letiště Václava Havla Praha;
- g) dle pravidel pro let za viditelnosti („VFR“) přiblížení na LKVO (mimo přímých přiblížení v ose dráhy, tj. s maximální odchylkou  $\pm 15^\circ$  od osy dráhy) proběhne tak, že se letadlo zařadí do řídícím určené polohy na okruhu a přistává po definovaném okruhu.
- h) letové výšky malého okruhu musí být dodrženy minimálně 350 m AGL (nad zemí) a na velkém okruhu 600 m AGL.

## Monitoring hluku

- 91) Po dosažení 1 400 pohybů proudových letadel za rok (cca 5 % konečné kapacity) zahájit reálná měření hluku z leteckého provozu a zbytkového hluku v předpokládaných oblastech a zahájit práce na finalizaci výběru vhodné lokality a konkrétních monitorovacích bodů, včetně zajištění budoucích smluv o pronájmu měřicích míst.
- 92) Po dosažení 1 400 pohybů proudových letadel v charakteristickém letovém období (cca 5 % konečné kapacity) bude v následujícím roce zahájen postupně průběžný monitoring hluku z leteckého provozu a to tak, aby prioritně byl zprovozněn monitorovací bod v lokalitě Panenské Břežany.
- 93) Plné nasazení a plná funkce monitorovacího systému kontinuálního monitoringu hluku pro kontrolu navrženého OHP bude při dosažení 2 800 pohybů proudových letadel za rok (cca 10 % konečné kapacity).
- 94) Provoz systému monitoringu hluku bude garantován nezávislou příslušně akreditovanou laboratoří a kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví.
- 95) Systém monitoringu hluku bude sloužit k ověření správnosti výpočtového modelu hlukového zatížení území z budoucího provozu letiště a jeho porovnání s reálně naměřenými hodnotami a pro případná opatření na eliminaci hlukového zatížení území.
- 96) Systém monitoringu hluku bude mít zajištěn výstup ke zveřejnění výsledků, kontroly a postupů.

97) Systém monitoringu hluku bude využíván pro informování kompetentních orgánů státní správy, dotčených obcí a veřejnosti o hlukové zátěži v okolí letiště na internetu, o dodržování podmínek OHP a o účinnosti protihlukových opatření.

98) Systém monitoringu hluku bude využíván k důsledné kontrole dodržování zákonných ustanovení na poli ochrany zdraví obyvatel před hlukem.

99) Zajistit nezávislou kontrolu věcné správnosti provádění monitoringu hluku a výsledků měření (Úřad pro civilní letectví (dále jen „ÚCL“), Krajská hygienická stanice (dále jen „KHS“) Středočeského kraje).

100) Systém monitoringu hluku vybavit predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů v chráněných venkovních prostorech a v chráněných venkovních prostorech staveb stanovených v § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., které vznikly před datem účinnosti opatření obecné povahy o OHP letiště Vodochody, budou provozovatelem letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržování hlukových limitů pro uvedené chráněné venkovní prostory staveb; tato opatření budou projednána s ÚCL a KHS Středočeského kraje; provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření, kterými musí být zajištěno bezpečné plnění hygienických limitů; zvláštní pozornost bude věnována případu podstatné změny složení leteckého parku.

101) Predikčnímu modelu bude podroben každý roční letový plán letiště na následující rok; v případě, že bude signalizováno překročení zákonem stanovených hygienických limitů, bude příslušný roční plán upraven tak, aby k překračování limitů nemohlo dojít; v případě prokazatelného překročení zákonem stanovených hygienických limitů bude provoz záměru zastaven či přerušen do doby řádné nápravy.

### **Ochranné hlukové pásmo („OHP“)**

102) Po uvedení letiště do provozu provést ověření zvukových izolačních vlastností obvodového pláště všech objektů Střední školy letecké a výpočetní techniky; v případě nevyhovění hygienickým limitům navrhnout dodatečná protihluková opatření na obvodových pláštích objektů školy, u nichž nebudou splněny hygienické limity pro chráněný vnitřní prostor staveb.

103) Provozovatel letiště Vodochody zajistí na své náklady administrativně technická a organizační opatření při provozu letiště tak, aby nebyly překračovány limity hluku v chráněných venkovních prostorech a v chráněných venkovních prostorech staveb stanovených v § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb.; uvedená opatření bude pravidelně konzultovat s ÚCL a KHS Středočeského kraje.

104) V rámci provozu letiště Vodochody věnovat v rámci monitoringu hluku pozornost všem stavbám bytových a rodinných domů, stavbám pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobným stavbám definovaným zákonem č. 258/2000 Sb., které vyžadují v rámci provozu letiště Vodochody zajištění ochrany v souvislosti s chráněným vnitřním i vnějším prostorem stavby.

### **Voda**

105) Odpadní vody z toaletních systémů letadel vypouštět do samostatné akumulární jímky situované u „SO 08 – Objekt hasičské, záchranné stanice a technické služby“; z této jímky budou odpadní vody přečerpávány do vlastní ČOV.



106) Na výstupu vod z ČOV letiště Vodochody odebírat vzorky a provádět rozborů akreditovanou laboratoří; četnost vzorkování a rozsah sledovaných ukazatelů stanoví příslušný vodohospodářský úřad.

107) Provozovatel předloží ke kolaudaci stavby schválený Plán opatření pro případ havárie (Havarijní plán) dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (vodní zákon).

### **Vegetace**

108) Zajistit důslednou údržbu a výchovu všech vysázených porostů.

### **Ornitologická ochrana**

109) 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.

110) Navázat spolupráci (koordinaci) s útvary biologické ochrany na LKPR – některé letové trasy ptáků vedou současně přes LKVO a LKPR; zahájit spolupráci a výměnu zkušeností i s jinými pracovníky biologické ochrany letišť.

### **Ostatní**

111) V případě jakékoliv změny, která by mohla mít vliv na životní prostředí, požádat MŽP o vyjádření ve smyslu § 23 odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

### **Podmínky pro kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí**

112) Provozovatel letiště bude aktivně spolupracovat při zřízení Sdružení obcí dotčených provozem letiště Vodochody; nabídka kompenzačních opatření bude vycházet z Veřejného příslibu letiště Vodochody ze dne 11. 8. 2011; aktualizace kompenzačních opatření za zvýšení vlivů na životní prostředí bude směřována do posílení plateb za jednoho cestujícího, resp. za jeden pohyb letadla v povoleném režimu; kompenzace za porušení podmínek („nákup výjimek“) budou vyloučeny; nepočítat s tím, že výjimky z podmínek stanoviska EIA jsou možné.

113) Kompenzace nejvíce hlukově exponovaným obcím Dolany, Bašť a Panenské Břežany ze strany provozovatele letiště směřovat nejen do oblasti životního prostředí a veřejného zdraví, ale i do zlepšení podmínek školní a předškolní výuky dětí (protihluková opatření na objektech, nižší počet dětí ve třídách, vybavení k výuce, apod.) a dalších opatření ke zlepšení kvality bydlení.

## **Odůvodnění**

### ***Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska:***

Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále jen „ministerstvo“), jako příslušný úřad podle § 21 zákona, obdrželo dne 13. 4. 2016 žádost o vydání závazného stanoviska podle článku II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru „Letiště Vodochody“ na životní prostředí č. j. 71411/ENV/13 a č. j. 76786/ENV/13 ze dne 29. 10. 2013.

Ministerstvo v souladu s článkem II bodem 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. na základě obdržené žádosti ověřovalo, zda je obsah stanoviska v souladu s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici EIA. Požadavky na obsah stanoviska EIA jsou stanoveny výhradně v zákoně, konkrétně v příloze č. 6 k zákonu. Ministerstvo se tedy při ověřování zabývalo výhradně otázkou, zda obsah stanoviska EIA věcně odpovídá požadavkům přílohy č. 6 k zákonu, případně, zda jsou příslušné informace obsaženy alespoň v dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., srpen 2011) nebo v posudku o vlivech záměru na životní prostředí (RNDr. Vladimír Ludvík, březen 2013).

#### Požadavky bodu I. (Povinné údaje) přílohy č. 6 k zákonu

1. Název záměru – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 1. straně stanoviska EIA.*
2. Kapacita (rozsah) záměru – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 1. – 3. straně stanoviska EIA.*
3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu – *uvedeno v části B.I.1 na 12. straně dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., srpen 2011).*
4. Umístění záměru – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 3. straně stanoviska EIA.*
5. Obchodní firma oznamovatele – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 3. straně stanoviska EIA.*
6. IČ oznamovatele – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 3. straně stanoviska.*
7. Sídlo (bydliště) oznamovatele – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 3. straně stanoviska EIA.*
8. Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí – *uvedeno v části III. (Hodnocení záměru) na 19. – 33. straně stanoviska EIA (část za výrokovou částí stanoviska EIA).*

#### Požadavky bodu II. (Odůvodnění) přílohy č. 6 k zákonu:

1. Odůvodnění vydání souhlasného / nesouhlasného stanoviska EIA včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek – *uvedeno v části II. (Průběh posuzování) na 5. straně stanoviska EIA (Závěry zpracovatele posudku), v části VI. (Celkové posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí) na 194. – 196. straně posudku o vlivech záměru na životní prostředí (RNDr. Vladimír Ludvík, březen 2013) a dále v části III. (Hodnocení záměru) na 8. – 14. straně stanoviska EIA (Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti, hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí, návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí).*

2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti – *uvedeno v části III. (Hodnocení záměru) na 8. – 10. straně stanoviska EIA.*
3. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí – *uvedeno v části III. (Hodnocení záměru) na 10. – 14. straně stanoviska EIA.*
4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí – *uvedeno v části III. (Hodnocení záměru) na 14. straně stanoviska EIA.*
5. Celkové hodnocení procesu posuzování vlivů na životní prostředí – *uvedeno v části II. (Průběh posuzování) na 4. a 5. straně stanoviska EIA.*
6. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou v závazném stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta – *uvedeno v části II. (Průběh posuzování) na 5. - 8. straně stanoviska EIA.*
7. Vypořádání vyjádření k dokumentaci – *uvedeno v části III. (Hodnocení záměru) na 14. – 15. straně stanoviska EIA a v samostatných přílohách č. 3 a č. 4 posudku o vlivech záměru na životní prostředí (RNDr. Vladimír Ludvík, březen 2013).*
8. Vypořádání vyjádření k posudku – *uvedeno v samostatných přílohách 3. a. – 3.f. stanoviska EIA.*

#### Další požadavky přílohy č. 6 k zákonu

– tj. označení příslušného úřadu, číslo jednací, datum vydání závazného stanoviska, otisk razítka příslušného úřadu, jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu – *uvedeno na první a poslední (34.) straně stanoviska EIA.*

Dle výše uvedeného je zřejmé, že obsah stanoviska EIA č. j. 71411/ENV/13, 76786/ENV/13 ze dne 29. 10. 2013 po formální stránce odpovídá požadavkům přílohy č. 6 k zákonu, a to ve všech bodech kromě bodu I.3 (Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu), přičemž tento bod je uveden v části B.I.1 na 12. straně dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., srpen 2011). Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu je formální náležitostí závazného stanoviska, která nemá na výrokovou část závazného stanoviska ani odůvodnění žádný vliv, z věcného hlediska tedy tato skutečnost není podstatná.

Po ověření věcné stránky obsahu předmětného stanoviska EIA dospělo ministerstvo k závěru, že jednotlivé kapitoly obsahují informace v dostatečné kvalitě a podrobnosti tak, jak požaduje zákon, tzn., že stanovisko EIA obsahuje mimo jiné jednoznačnou charakteristiku záměru, celkový závěr z provedeného posouzení vlivů záměru na životní prostředí, zhodnocení technického řešení záměru, návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně všech povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí apod. Závěr z posouzení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví apod. je pak podrobně uveden v dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., srpen 2011) nebo v posudku o vlivech záměru na životní prostředí (RNDr. Vladimír Ludvík, březen 2013).

Pokud jde o informace týkající se oblasti vlivů záměru na vody a hlukovou situaci, bylo vydané stanovisko EIA shledáno jako rozporné s právními předpisy a dne 13. 6. 2014 zrušeno usnesením pod č. j. 42412/ENV/14. Dne 14. 12. 2015 vydal Městský soud v Praze rozsudek 10A 204/2014 – 197, který byl potvrzen rozsudkem Nejvyššího správního soudu, a to rozsudkem ze dne 7. 3. 2017 pod číslem jednacím 7 As 51/2016 - 221. Ministr životního prostředí vydal v návaznosti na rozsudek

Městského soudu usnesení ze dne 21. 6. 2016 č.j. 40590/ENV/16 (dále jen „rozhodnutí ministra“), kterým zrušil usnesení ministerstva o zrušení stanoviska EIA a věc vrátil ministerstvu k novému projednání a rozhodnutí, neboť napadené usnesení bylo vydáno v rozporu s právními předpisy. V návaznosti na výše uvedené rozsudky správních soudů a rozhodnutí ministra bylo dne 25. 5. 2017 ministerstvem pod č. j. 29484/ENV/17 vydáno usnesení, kterým bylo přezkumné řízení zastaveno.

Při přezkumném řízení, které bylo opětovně vedeno ministerstvem poté, co ministr svým rozhodnutím vrátil věc ministerstvu k novému projednání, dospělo ministerstvo v souladu se závaznými právními názory obou správních soudů k následujícím závěrům:

- a) V oblasti vlivů záměru na ochranu vod (zejm. pokud jde o posouzení problematiky zasakování dešťových vod) nebylo posouzení vlivů záměru provedeno v souladu s právními předpisy. Toto pochybení pak mělo vliv na to, jakým způsobem byly formulovány podmínky stanoviska EIA. Řada rozhodných skutečností byla zjištěna, popsána a vyhodnocena až po skončení procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (dále také jen „proces EIA“) a s ohledem na tato nová zjištění došlo k úpravám parametrů záměru, které eliminovaly některá rizika a snížily negativní vlivy záměru na životní prostředí.
- b) V oblasti ochrany obyvatelstva před negativními dopady hlukové zátěže (zejm. pokud jde o aplikaci korekce na starou hlukovou zátěž) nebylo v rámci procesu EIA řádně zjištěno a popsáno, zda korekce na starou hlukovou zátěž měla být u daného záměru aplikována či nikoli. Současně však bylo zjištěno, že tato skutečnost neměla vliv na výrokovou část stanoviska EIA. Samotný postup v rámci procesu EIA lze v tomto ohledu hodnotit jako nesouladný s ustanovením § 5 zákona a s ustanovením § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), avšak toto pochybení nemělo dopad na zákonnost samotného stanoviska EIA.

Předmětným usnesením ze dne 25. 5. 2017 tedy bylo konstatováno, že zatímco u hlukové zátěže se jednalo o pouhé procesní pochybení, neboť zjištěné nedostatky neměly vliv na výrokovou část stanoviska EIA, v oblasti vod bylo stanovisko EIA vydáno v rozporu s právními předpisy, neboť zjištěné nedostatky měly vliv na výrokovou část stanoviska EIA. V souladu s § 94 odst. 4 správního řádu a se závazným právním názorem správních soudů následně ministerstvo přistoupilo k posouzení, zda by újma, která by zrušením stanoviska EIA vznikla oznamovateli, který nabyl práva v dobré víře, byla ve zjevném nepoměru k újmě, která by vznikla veřejnému zájmu. V rámci tohoto posouzení byla v souladu se závazným právním názorem správních soudů presumována dobrá víra oznamovatele v době vydání stanoviska EIA. Újma hrozící oznamovateli v důsledku zrušení stanoviska EIA byla identifikována jako újma majetková v řádu několika milionů korun českých související s opakováním procesu EIA a případným přepracováním dokumentace pro územní rozhodnutí. Oproti újmě hrozící oznamovateli byla hodnocena újma, která hrozí životnímu prostředí v důsledku případné realizace záměru, k níž byl vysloven souhlas ve stanovisku EIA. Při hodnocení této újmy byly zvažovány především újmy v těch oblastech, kde byly identifikovány nedostatky v rámci procesu EIA, tj. v oblasti ochrany vod a ochrany obyvatelstva před účinky hluku. Újma spočívající ve vystavení obyvatelstva nadměrné hlukové zátěži nebyla zvažována, neboť z výsledků přezkumného řízení vyplynulo, že ačkoli nebyla hluková problematika posouzena zcela v souladu s právními předpisy, nemělo dané pochybení vliv na zákonnost samotného stanoviska EIA a jednalo se tak o pouhé procesní pochybení. Pokud jde o hrozící újmu v oblasti ochrany vod, vyplynulo z dokazování provedeného v rámci přezkumného řízení,

že riziko kontaminace vod bylo minimalizováno v souvislosti s provedenou úpravou parametrů záměru na úseku vodohospodářské infrastruktury.

Na základě zjištěných skutečností, a při respektování závazného právního názoru správních soudů, dospělo ministerstvo v rámci přezkumného řízení k závěru, že újma, která hrozí oznamovateli v souvislosti se zrušením stanoviska EIA, je v hrubém nepoměru k újmě, která by vznikla jinému účastníkovi nebo veřejnému zájmu. Ministerstvo proto ve smyslu § 94 odst. 4 správního řádu rozhodlo o zastavení přezkumného řízení.

V kontextu výše uvedeného přezkumného řízení se ministerstvo zabývalo především vztahem přezkumu stanoviska EIA zakotveného v § 156 odst. 2 správního řádu a postupu dle článku II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. (dále jen „ověřování stanoviska EIA“). Ministerstvo dospělo k závěru, že předmět těchto postupů je prakticky totožný, neboť v případě přezkumu stanoviska EIA je jeho cílem ověřit soulad stanoviska EIA s právními předpisy, v případě ověřování stanoviska EIA je jeho cílem ověřit soulad obsahu stanoviska EIA s konkrétním právním předpisem, tj. zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí, resp. s jeho přílohou č. 6. V případě ověřování stanoviska EIA je posuzován výlučně soulad s požadavky vyplývajícími ze zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, zatímco v případě přezkumného řízení se jedná o komplexní posouzení zákonnosti stanoviska EIA.

Vzhledem ke skutečnosti, že obě procedury mají identický předmět (stanovisko EIA) a obdobný rozsah, zabývalo se ministerstvo při ověřování stanoviska EIA mj. otázkou, do jaké míry je postup ověřování stanoviska EIA ovlivněn výsledkem předcházejícího přezkumného řízení k témuž stanovisku EIA. Konkrétně byla řešena především otázka, zda je možné v rámci ověřování stanoviska EIA dle čl. II bodu 1 zákona č. 39/2015 Sb. vydat souhlasné ověřující závazné stanovisko za situace, kdy v předcházejícím přezkumném řízení bylo shledáno, že proces EIA nebyl v některých ohledech proveden v souladu s právními předpisy a kdy toto přezkumné řízení bylo zastaveno s odkazem na ochranu práv nabytých oznamovatelem v dobré víře postupem dle § 94 odst. 4 správního řádu. V rámci ověřování stanoviska EIA dospělo ministerstvo k závěru, že v daném případě je třeba vydat souhlasné ověřující závazné stanovisko, a to především s ohledem na obsah stanoviska EIA, charakter nezákonností vzniklých v průběhu procesu EIA a důvod zastavení přezkumného řízení.

V rámci přezkumného řízení dospělo ministerstvo k závěru, že v oblasti ochrany vod (konkrétně zasakování dešťových vod) nebyly vlivy záměru identifikovány, popsány a posouzeny v souladu s požadavky vyplývajícími z právních předpisů. Toto pochybení se promítlo do formulace podmínek stanoviska EIA v tom směru, že pokud by posouzení vlivů záměru v dané oblasti bylo provedeno řádně, byly by podmínky stanoviska EIA formulovány jiným způsobem. V oblasti ochrany obyvatelstva před negativními dopady hlukové zátěže (konkrétně aplikace korekce na starou hlukovou zátěž) nebylo v rámci procesu EIA řádně zjištěno a popsáno, zda korekce na starou hlukovou zátěž měla být u daného záměru aplikována či nikoli. Současně však bylo zjištěno, že tato skutečnost neměla vliv na výrokovou část stanoviska EIA.

Z hlediska postupu ověřování stanoviska EIA považuje ministerstvo za významné, že výše uvedené nedostatky, které byly identifikovány v rámci předmětného přezkumného řízení, nevedly k závěru, že mělo být vydáno stanovisko EIA nesouhlasné namísto stanoviska EIA souhlasného nebo že by absentovala některá z povinných náležitostí stanoviska EIA. Vzhledem k těmto důvodům bylo možné ověřit, že stanovisko EIA mělo veškeré obsahové náležitosti v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí.

Nad rámec výše uvedeného dospělo ministerstvo k závěru, že i v rámci ověřování stanoviska EIA je třeba zohlednit ochranu práv nabytých oznamovatelem v dobré víře. V případě přezkumného řízení vedeného na základě § 156 odst. 2 správního řádu odkazuje toto ustanovení na přiměřenou aplikaci hlavy IX části druhé správního řádu upravující přezkumné řízení k rozhodnutím. Hlava IX části druhé správního řádu zahrnuje mj. speciální ustanovení týkající se zohlednění ochrany dobré víry účastníků řízení. Jedná se především o výše citované ustanovení § 94 odst. 4 správního řádu a dále např. o § 94 odst. 2 a 5 správního řádu. V přechodných ustanoveních zákona č. 39/2015 Sb., která upravují postup ověřování stanoviska EIA, takový výslovný odkaz chybí. Přesto i v rámci ověřování stanoviska EIA je nutné zohlednit právní jistotu oznamovatele. Tento požadavek vyplývá především ze základní zásady správního řízení uvedené v § 2 odst. 3 správního řádu, dle které platí, že *„Správní orgán šetří práva nabytá v dobré víře, jakož i oprávněné zájmy osob, jichž se činnost správního orgánu v jednotlivém případě dotýká (dále jen "dotčené osoby"), a může zasahovat do těchto práv jen za podmínek stanovených zákonem a v nezbytném rozsahu.“*

Zákon č. 39/2015 Sb. ve svých přechodných ustanoveních nestanoví žádné podrobnější požadavky na průběh procedury ověřování stanovisek EIA a nejsou tak poskytnuta žádná konkrétní vodítka, jak má být v rámci této správní procedury zohledněna základní zásada uvedená v § 2 odst. 3 správního řádu. Za této procesní situace dospělo ministerstvo k závěru, že je namístě aplikovat přiměřeně ta ustanovení týkající se ochrany práv nabytých v dobré víře, které správní řád upravuje ve vztahu k proceduře, která je svým charakterem nejbližší postupu ověřování stanoviska EIA (tj. hlava IX části druhé správního řádu, která upravuje přezkumné řízení). V souladu s ustálenou soudní praxí je přípustné přistoupit k použití *analogie legis* za účelem vyplnění mezer v procesní úpravě za předpokladu, že je to ve prospěch ochrany práv účastníků řízení (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 9. 2011 č.j. 9 As 47/2011 - 105; nález Ústavního soudu ze dne 26. 4. 2005 sp. zn. Pl. ÚS 21/04).

I s ohledem na nezbytnost analogické aplikace ustanovení § 94 odst. 4 správního řádu, jehož užití vedlo k zastavení přezkumného řízení vedeného ke stanovisku EIA, dospělo ministerstvo k závěru, že by nebylo přípustné vydat nesouhlasné ověřující závazné stanovisko. Pokud došlo k zastavení přezkumného řízení s odkazem na postup dle § 94 odst. 4 správního řádu a v důsledku toho byly účinky stanoviska EIA zachovány, není přípustné, aby ministerstvo vydalo nesouhlasné ověřující závazné stanovisko a tím eliminovalo účinky stanoviska EIA. Takový postup by nebylo možné považovat za souladný se základní zásadou činnosti správních orgánů vyjádřenou v ustanovení § 2 odst. 3 správního řádu, neboť by vedl k popření práv nabytých oznamovatelem v dobré víře.

V neposlední řadě bylo nutné při posuzování souvztažností mezi proběhnuvším přezkumným řízením a probíhajícím postupem ověřování stanoviska EIA zohlednit základní zásadu činnosti správních orgánů zakotvenou v § 8 odst. 1 správního řádu, dle které platí, že *„správní orgány dbají vzájemného souladu všech postupů, které probíhají současně a souvisejí s týmiž právy nebo povinnostmi dotčené osoby.“* I v tomto případě platí, že pokud došlo k zastavení přezkumného řízení a v důsledku toho byly účinky stanoviska EIA zachovány, není v daném případě přípustné, aby ministerstvo vydalo negativní ověřující závazné stanovisko a tím účinky stanoviska EIA eliminovalo. Takový postup by nebylo možné považovat za souladný se základní zásadou činnosti správních orgánů vyjádřené v ustanovení § 8 odst. 1 správního řádu, neboť obě procedury by vedly k opačným důsledkům, byť se týkají téhož účastníka, mají identický předmět a jsou prováděny v úzké časové návaznosti.

Za této situace tedy nelze odhlédnout od výsledků zastaveného přezkumného řízení a omezit se pouze na posuzování zákonnosti stanoviska EIA, resp. jeho souladu se zákonem bez přiměřeného použití zásad správního řádu pro přezkumné řízení. Byť se tedy jedná o jiný postup, než který byl judikován výše uvedenými rozsudky, bylo by v přímém rozporu se zásadou legitimního očekávání, kdyby ověřování stanoviska EIA závazný právní názor správních soudů a výsledky přezkumného řízení nerespektovalo.

V době před ověřením stanoviska EIA ministerstvo dále obdrželo 9 podnětů od spolků a obcí nacházejících se v záměrem dotčeném území („Klidná Bašť, z.s.“; „Sdružení za klidný domov, z.s. (2x)“; „Pro život v Dolanech, z.s.“; souhrnný podnět spolků „Klidná Bášť, z.s., Metropolitní region - sdružení ochránců přírody, Pro Odolenu Vodu, z.s., Pro život v Dolanech, z.s., Zlončická rokle z.s., Sdružení za klidný domov, z.s., Kolínsko, z.s., Za životní prostředí Úžic u Kralup nad Vltavou, z.s.“; „obec Zlončice“; „obec Panenské Břežany“; „obec Dolany nad Vltavou“; „Mgr. Luděk Šíkola, advokát, v zastoupení obcí Zlončice a Dolany“), které se vymezují proti zákonnosti stanoviska EIA a požadují postup ověřování stanoviska EIA ukončit s negativním výsledkem, tedy vydáním nesouhlasného závazného stanoviska. Čl. II bod 1 přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. nestanoví, že by tato procedura měla být uskutečňována za účasti veřejnosti, tak jako je tomu v případě samotného procesu EIA. Navzdory této skutečnosti a s přihlédnutím k základní zásadě činnosti správních orgánů zakotvené v § 2 odst. 3 správního řádu se ministerstvo v rámci postupu ověřování stanoviska EIA jednotlivými vyjádřeními podrobně zabývalo.

Vyjádření zahrnovala řadu výhrad k záměru, které byly uplatněny již v průběhu samotného procesu EIA. Jednalo se zejména o výhrady týkající se následujících oblastí: problematika zasakování, použití korekce pro starou hlukovou zátěž, odůvodnění potřeby záměru apod. V souladu se závazným právním názorem správních soudů, které přezkoumávaly usnesení ministerstva o zrušení stanoviska EIA, je třeba vypořádání obdržených vyjádření, které bylo uskutečněno v rámci procesu EIA, považovat za dostačující a provedené tak v souladu se zákonem.

Vyjádření dále zahrnovala řadu výhrad, které byly uplatněny v průběhu proběhnuvšího přezkumného řízení. Jednalo se zejména o výhrady týkající se následujících oblastí: vodohospodářská problematika (odvodnění areálu, problematika zasakování, šíření kontaminace ze staré ekologické zátěže apod.), hluková problematika, kumulativní vlivy záměru apod. Tyto výhrady byly vzaty v úvahu již v rámci tohoto řízení, v němž byla zákonnost stanoviska EIA přezkoumána v plném rozsahu, tj. nikoli pouze v rozsahu výhrad obsažených v doručených podnětech a vyjádřeních.

V neposlední řadě pak vyjádření obsahovala několik výhrad, které dosud nebyly uplatněny ani v procesu EIA a ani v proběhnuvším přezkumném řízení. Jednalo se především o následující výhrady: právo na vyjádření, procesní důvody bránící vydání souhlasného ověřujícího závazného stanoviska, rozpor s požadavky aktuální přílohy č. 6 k zákonu. Ministerstvo neshledalo tyto výhrady jako důvodné a z důvodů výše uvedených přistoupilo k vydání souhlasného ověřujícího závazného stanoviska. Zdůvodnění obsahující vypořádání vznesených výhrad bylo podatelům sděleno v rámci odpovědí, které byly jednotlivým podatelům zaslány souběžně s vydáním tohoto závazného stanoviska.

Ministerstvo konstatuje, že do procesu EIA předcházejícímu vydání předmětného stanoviska EIA měla veřejnost možnost se zapojit.

Součástí dokumentace vlivů záměru na životní prostředí bylo stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. V tomto stanovisku byl vyloučen

významný vliv na lokality soustavy Natura 2000. V současné době se na území nenachází žádná nová lokalita soustavy Natura 2000. Předměty ochrany ani hranice nejbližší evropsky významné lokality (CZ0210729 Větrušické rokle) se nezměnily.

Stanovisko EIA k předmětnému záměru bylo vydáno dne 29. 10. 2013. Platnost stanoviska EIA je 5 let od jeho vydání. Stanovisko EIA je tedy ke dni vydání tohoto závazného stanoviska platné.

S ohledem na výše uvedené dospělo ministerstvo k závěru, že stanovisko EIA č. j. 71411/ENV/13, 76786/ENV/13 ze dne 29. 10. 2013 je v souladu s požadavky zákona, a tedy s požadavky právních předpisů, které zpracovávají směrnici EIA.

### ***Odůvodnění stanovení uvedených podmínek:***

Podmínky uvedené v tomto závazném stanovisku jsou stanoveny na podkladě procesu posuzování vlivů záměru „Letiště Vodochody“ na životní prostředí, tzn., byly převzaty ze stanoviska EIA č. j. 71411/ENV/13, 76786/ENV/13 ze dne 29. 10. 2013.

Na základě výše uvedených podkladů ministerstvo ověřilo, že obsah stanoviska EIA je v souladu s požadavky právních předpisů, které zpracovávají směrnici EIA, a současně stanovilo, které z podmínek uvedených ve stanovisku EIA jsou správní úřady příslušné k vedení navazujících řízení povinny zahrnout do svých rozhodnutí.

Z původně stanovených podmínek ve stanovisku EIA byly vypuštěny podmínky z následujících důvodů (číslování níže odpovídá původnímu číslování podmínek ve stanovisku EIA):

7) Požadavek na vypracování podrobného záborového elaborátu vyplývá z § 9 odst. 6 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ZPF“), který přesně specifikuje náležitosti k odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu.

8) Požadavek vyplývá z § 8 odst. 1 písm. a) zákona o ochraně ZPF, ve kterém je stanoveno nakládání s vrchní kulturní vrstvou půdy, tedy humusovým horizontem.

9) Požadavky na provedení analýz vyplývají z přílohy č. 5 k vyhlášce MŽP č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu.

42) Požadavky na specifikaci umístění prostorů určených ke skladování nebezpečných látek a specifikaci skladovaných látek jsou dány § 39 odst. 4 písm. a) a b) a odst. 6 vodního zákona, který stanovuje požadavky na skladování látek nebezpečných vodám.

43) Podmínka vyplývá z § 16 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpadech“), který stanovuje povinnosti původce odpadů.

61) Zařazení příp. nezařazení do systému prevence závažných havárií je dáno § 1 odst. 3 zákona č. 224/2015 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými směsmi a o změně zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů (zákon o prevenci závažných havárií).

75) Podmínka vyplývá z § 36 odst. 3 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících



zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

79) Podmínka vyplývá z § 11 vyhlášky MŽP č. 450/2005 Sb., z § 39 vodního zákona a z § 16 zákona o odpadech. Uvedenými předpisy je stanoven postup nakládání s kontaminovanou zemínou.

80) Podmínka vyplývá z § 16 zákona o odpadech, kterým jsou stanoveny povinnosti původců odpadů.

U podmínky stanoviska EIA č. 47 byla aktualizována norma. U podmínek č. 99a a 99f byl aktualizován název letiště.

Ostatní podmínky zůstávají nezměněny, pouze byly přečíslovány, a stávají se závaznými pro správní úřady příslušné k vedení navazujících řízení.

V této souvislosti upozorňujeme, že podmínky tohoto závazného stanoviska musí být převzaty do rozhodnutí v navazujících řízeních. Přesto (vzhledem k charakteru tohoto závazného stanoviska) zůstává na správní úvaze správního úřadu, který navazující řízení vede, aby posoudil, zda se ta která podmínka vztahuje k danému navazujícímu řízení, nebo zda se ta která podmínka vztahuje k části, úseku nebo etapě záměru, ke které je navazující řízení vedeno. Podmínky tohoto závazného stanoviska, které se k navazujícímu řízení nebo k projednávané části, úseku nebo etapě záměru nevztahují, musí správní úřad, který vede navazující řízení, uvést v odůvodnění rozhodnutí s uvedením důvodů, proč tyto podmínky do rozhodnutí nepřevzal. Obdobně musí správní úřad, který vede navazující řízení, naložit i s podmínkami závazného stanoviska k ověření souladu, u nichž je prokazatelné, že již byly splněny.

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

## **Poučení**

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

**Mgr. Evžen Doležal v. r.**

ředitel odboru  
posuzování vlivů na životní prostředí  
a integrované prevence

*(otisk úředního razítka)*

**Obdrží:**

- Letiště Vodochody a.s., U Letiště 374, 250 70 Odolena Voda, Dolínek

**Na vědomí:**

- MŽP, OVSS I – Praha, zde