

**Přepis zvukového záznamu
z veřejného projednání k záměru
„Letiště Vodochody“,
které se konalo v Praze - Letňanech
ve dnech 23. a 24. července 2013**

Předsedající Petr Studenovský: Vážení přítomní, dámy a pánové, dovoluji, abych vás přivítal v této hale a zahájil veřejné projednání záměru Letiště Vodochody ve smyslu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Moje jméno je Petr Studenovský a byl jsem v souladu s odstavcem 2 čtvrtého paragrafu vyhlášky č. 457/2001 Sb. pověřen řízením tohoto veřejného projednání posudku a současně dokumentace k tomuto záměru.

Hlavním cílem našeho dnešního setkání je to, aby byly vlivy připravovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví posouzeny a projednány ze všech podstatných hledisek a aby byli vyslyšeni zejména zástupci dotčených územně správních celků, dotčených správních úřadů, veřejnosti a také zástupci občanských sdružení a iniciativ.

Dovolte mi na začátek pár organizačních poznámek. Chtěl bych všechny poprosit, aby se především z důvodu vlastní bezpečnosti pohybovali ve vymezených prostorách, to znamená v hale č. 2 a v prostoru před halou. Průběh veřejného projednávání je nahráván, je pořizována zvuková nahrávka pro potřeby pozdějšího zápisu a tato nahrávka... (Hlasy z pléna, že není rozumět.) Neslyšíte? Aha, tak já dám hlavu blíž k mikrofonu. A omlouvám se. Průběh veřejného projednávání je nahráván pro potřeby pozdějšího zápisu a areál je monitorován bezpečnostní kamerou. Zvukový záznam bude zveřejněn na stránkách Ministerstva životního prostředí. V této hale je šest únikových východů, které prosím jsou určeny opravdu jenom pro únikovou potřebu, to znamená například v případě požáru. V celém areálu, a to je nepříjemná informace pro kuřáky, v halách celého areálu je zakázáno kouření, to znamená místo pro kouření je před halou tam na parkovišti. Toalety jsou k dispozici na konci této haly v tom meziprostoru. Pakliže by byla potřeba, mohou být otevřeny ještě toalety v hale č. 6 a v takovém případě bude cesta k nim označena šipkami.

Ještě bych chtěl upozornit, že do této haly, měli jste možnost si to přechíst u vchodových dveří, je zakázáno vnášet jakékoliv nebezpečné předměty, které by mohly narušit průběh veřejného projednání. Není možné zde konzumovat alkoholického nápoje jakéhokoliv druhu a vnášet skleněné láhve. Je to z hlediska bezpečnostních opatření. Chtěl bych vás poprosit, abyste se pokud možno zdrželi telefonování, a uveďte své mobilní telefony do stavu, ve kterém nebudou rušit průběh tohoto projednání. V případě, že by se někomu třeba neudělalo dobře, máme informaci, že v areálu je přítomen zdravotník.

Písemná vyjádření v případě, že někdo nebude chtít veřejně promluvit a chce podat svoje připomínky nebo otázky písemně, tak po mé pravé, po vaší levé ruce u stolku je místo, kde můžete své písemné připomínky a stanoviska předat.

Ted' vás seznámím stručně s programem tohoto veřejného projednání, který má v zásadě čtyři části. V první části představím osoby, které jsou připraveny odpovídat na vaše

otázky a stanoviska. V této části bude obsaženo i vystoupení zástupkyně Ministerstva životního prostředí, která provede časovou rekapitulaci celého procesu EIA projednávaného záměru. V druhé části vystoupí zástupci jednotlivých stran, a to v následujícím pořadí: První promluví oznamovatel záměru, poté zpracovatel dokumentace, po něm zpracovatel posudku, potom budou mít možnost vyjádřit se dotčené správní úřady a po nich dotčené územní samosprávné celky. Bod číslo tři má název diskuse a to bude prostor pro dotazy a připomínky vás, zástupců veřejnosti, občanských sdružení a iniciativ. Zástupci zpracovatelů posudku, dokumentace a Ministerstva životního prostředí a konec konců i oznamovatele budou připraveni obratem na vaše otázky a připomínky odpovídat. Poslední částí bude závěr tohoto veřejného projednání. Tolik k programu.

A jak jsem řekl, první částí je představení lidí, kteří sedí za tímto předsednickým stolem. Své jméno jsem už řekl. Začnu po své levé ruce. Za Ministerstvo životního prostředí je přítomna Ing. Jaroslava Honová. Je vrchní ředitelkou sekce technické ochrany životního prostředí a je pověřena řízením odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence Ministerstva životního prostředí. (Dobrý den.) Po její levici sedí Mgr. Jana Piekníková, vedoucí oddělení mezistátní EIA a zástupce ředitelky odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence Ministerstva životního prostředí. (Dobrý den.) Po její levici je šéf týmu zpracovávajícího posudek pan doktor Vladimír Ludvík, autorizovaná osoba, kterého doprovází po jeho levici doktor Jiří Veselý, rovněž spolupracovník na zpracování posudku. Ten se zabýval problematikou vlivů na živočichy a rostliny, ekosystému a krajiny.

Po mé pravici sedí zástupci zpracovatelů dokumentace, především pan doktor Tomáš Bajer, vedoucí týmu, rovněž autorizovaná osoba. Po jeho pravici pan Ing. Libor Ládyš, který se zabýval hlukovou studií k dokumentaci. Po jeho pravici doktor Bohumil Havel, tentokrát doktor medicíny, rovněž spolupracovník při zpracovávání dokumentace a on se konkrétně zabýval studií vlivů na veřejné zdraví v dokumentaci. Po jeho pravici pan Miroslav Dítě zastupující společnost TLP. Zabýval se hodnocením rizik havárií a po jeho pravici Ing. Martin Kačur, který tu zastupuje oznamovatele záměru. Pan Ing. Kačur je generální ředitel Letiště Vodochody. Tolik k představení. A samozřejmě dovoluji mi, abych přivítal zástupce územně správních celků, starosty obcí atd. a všechny vás, kteří jste přišli zúčastnit se tohoto veřejného projednání.

A teď předám slovo Mgr. Janě Piekníkové z Ministerstva životního prostředí, která... Ano, máte dotaz?

Pan Petr Kužvart: Jmenuji se Kužvart a jsem z Ateliéru pro životní prostředí a spolupracuji se svazkem obcí Dolní Povltaví. Podával jsem návrh, předpokládám, že svazek ho podal rovněž, aby toto veřejné projednání nebylo uprostřed letních prázdnin, ale bylo v nějakém rozumném termínu v září 2013. Nejen že jste to dali přesně na polovinu prázdnin, ale vedle toho jste to dali na 12. hodinu ve všední den. Obojí se jeví jako sabotáž. (Bouřlivý potlesk.) Čili já navrhuji dvě možná procesní řešení. Jedno řešení je toto jednání ukončit a udělat ho dejme tomu v první dekádě září. Druhá možnost je přednést dejme tomu tyhle záležitosti, pak ho přerušit a zbytek, tu odročenou část udělat v první dekádě září. Takže já to tady přednáším, protože to není věcná připomínka, ale procesní a žádám, aby o ní bylo rozhodnuto. Děkuji. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Já jsem vaši připomínku rovněž vnímal jako procesní a myslím, že paní ředitelka Honová je připravena na tuto připomínku odpovědět.

Paní Jaroslava Honová: Dovolte, abych tedy reagovala. Jistě dobře víte, že je to již druhý termín veřejného projednání, který byl připraven na žádost obcí a v souvislosti s povodněmi. Pan bývalý ministr Chalupa akceptoval to, že jsme posunuli termín, ale mně zákon neumožňuje svévolně posunovat termíny, že jsou právě prázdniny. Jsme vázáni zákonnými termíny a zákon nám říká, že musíme, pokud veřejné projednání neproběhne v co nejkratší lhůtě, stanovit nový termín, sezvat všechny odborníky. Věřte, že to dalo velmi mnoho práce a od prvního termínu uplynulo několik týdnů, a až po této době jsme mohli kompletně zajistit účast všech odborníků tak, abychom mohli vyslechnout jak názory vás, kteří jste přišli, a aby ti odborníci tady byli a mohli odpovídat na všechny dotazy. Takže skutečně to veřejné projednání musí proběhnout. Jestli jsou prázdniny, to nám zákon neukládá, že pokud jsou prázdniny, že si můžeme dovolit to odložit. Já bych s tím problémem neměla, pokud by to tam bylo napsáno, ale bohužel není. A samozřejmě z pozice investora máme určité obavy, že investor by mohl tuto nezákonnost nějakým způsobem proti ministerstvu vznést. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Prosím, pane starosto.

Pan Martin Kupka (zástupce obce Líbeznice): Já bych se rád v této souvislosti zeptal, jak se tedy ministerstvo vypořádá s tím, že zákon o posuzování vlivů staveb na životní prostředí určuje lhůtu 30 dnů pro zpracování posudku, ve zvlášť složitých případech tedy je

možné prodloužit tu lhůtu o dalších 30 dnů. Tedy počítám-li dobře, nějakých 60 dnů. Přesto zpracování posudku trvalo více než jeden kalendářní rok. (Potlesk.)

Paní Jaroslava Honová: Dobře víte, že záměr je problematický, a celé zdržení bylo způsobeno zejména nestandardním vyžádáním si studie společnosti EUROCONTROL, kterou platilo ministerstvo, stála nemalé prostředky a samozřejmě zpracovatel posudku čekal na tuto studii, aby ji měl k dispozici jako podklad pro svůj posudek a mohl ji do toho zahrnout. Takže v podstatě celá prodleva byla projednána s oznamovatelem, oznamovatel souhlasil s tím, že tato studie bude provedena, že nebude ministerstvo žalovat, že nebude vznášet nějaké negativní žaloby proti ministerstvu, že to prodloužilo, bylo to v dohodě, a proto se to takto protáhlo. Je to samozřejmě nestandardní a my jako ministerstvo musíme hlídat termíny, protože by se to mohlo všechno otočit proti nám. Takže i v podstatě ten odklad prvního veřejného projednání byl projednán s oznamovatelem, přímo tady s panem ředitelem Kačurem, můžete se ho na to zeptat, a oznamovatel souhlasil s tím, že situace je složitá, byly povodně a akceptoval toto prodloužení. Jinak samozřejmě urguje každý den, každý týden, každý měsíc, aby se proces EIA netáhla a by ty kroky byly nějakým způsobem vedeny tak, jak nám zákon říká.

Pan Petr Kužvart: Jak jste teď sama správně uvedla, ty lhůty jsou pořádkové. Máte tady pana Ing. Kačura. Já bych tedy navrhoval, aby byla přestávka desetiminutová, ve které byste tohle s ním prohovořili. Za týden budou padat trakaře a zase bude důvod k odkladu. To prostě je vyšší moc a vy jste to připravili na dobu, která je úplně nejméně vhodná. Čili toto jednání bude zpochybňováno už jenom z tohoto důvodu. Pokud tady máte oznamovatele, tak se s ním dohodněte a dneska to může být formálně zahájeno, v září to může být dokončeno. (Bouřlivý potlesk.)

Paní Jaroslava Honová: Já musím konstatovat, že my musíme trvat na tom, aby toto projednání proběhlo, neboť organizace stála nemalé peníze, nemalé úsilí a stojí to čas všech zde přítomných, všichni s tím počítají a nevím, co by přinesl odklad o měsíc. (Výkřiky z pléna.) Prosím vás, nechte mě domluvit. Podklady, které byly k dispozici, máte dlouhé týdny, dlouhé měsíce, a pokud by bylo v září, nemyslím si, že by to přineslo něco nového. Můžete – veřejnost a všechny orgány nám zaslaly řadu vyjádření písemně, v tuto chvíli se všichni vyjádří a bude to opět podklad pro vydání stanoviska o hodnocení vlivů tohoto záměru na životní prostředí. Čili já si ani nemůžu dovolit to odkládat, skutečně pojďme se dát

do toho, projednejme tento záměr podle nejlepšího svědomí ze všech podstatných hledisek jak na jednotlivé složky životního prostředí, tak na veřejné zdraví. Všichni odborníci tu sedí. Budou odpovídat na dotazy, vaše pochybnosti, připomínky a ministerstvo jako příslušný úřad má za úkol kompletovat tyto připomínky a vzít je jako podklad pro vydání stanoviska. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Ano, pane starosto? Máte slovo.

Pan Martin Kupka: Já se omlouvám ještě za jednu technickou připomínku, odpověď na výzvu, která zazněla ve vaší řeči. Mně šlo o ten nepoměr mezi jedním termínem, který se prodlužoval, a mezi tím, kdy najednou musí být ono projednání velmi rychle a nepočká do září. A to nešlo o zpoždění jednoho roku, šlo o zdržení v řádu asi 60 či 70 dnů. O ten nepoměr mně šlo. Ptáte-li se nepřímě, proč by to tedy mělo být posunuto, tak odpovídám z toho důvodu, aby se veřejného projednání mohli zúčastnit všichni, kterých se týká, případně všichni, kteří o to mají zájem. Moje zkušenost z Malých Líbeznic, když jsem včera kontaktoval spolky, které se vyslovovaly k tomu záměru, šlo o Baráčníky, šlo o občanskou iniciativu Stonožka, šlo o skauty, tak zpětně přicházela odezva, že jsou buďto někde mimo Českou republiku, nebo jsou na dovolených a nemůžou se vrátit, protože jim to prostě možnost časová a jejich fyzická vzdálenost neumožňuje. To podle mého soudu pro veřejné projednání je velmi relevantním vážný důvod. (Bouřlivý potlesk.)

Paní Jaroslava Honová: Já jenom znova zopakuji, že povinnost příslušného úřadu je skutečně zajistit veřejné projednání v co nejkratší době. Je to tak, jak to je. Už jsme to odložili od prvního termínu a ti, kdo jsou mimo republiku, necht' zašlou písemně všechno, co mají na srdci. My to budeme akceptovat i po termínu. Pokud tady nejsou, necht' to pošlou písemně. Bude to nadstandardní.

Předsedající Petr Studenovský: Tak tedy pochopil jsem to správně tak, že termín byl dán a dnes veřejné projednání záměru Letiště Vodochody proběhne. (Výkřiky z pléna.) V tuto chvíli tedy předám slovo Mgr. Janě Piekňkové. Ona nebyla diskuse. Jestli chcete navrhnout opět odložení, tak zdá se, že stanovisko Ministerstva životního prostředí bylo v té věci jasné. Ale budiž, máte slovo.

Pan Petr Utěkal: Moje jméno je Utěkal a jsem předseda Občanského sdružení Klidná Bašť. Já jenom reaguji na ten argument, že zpracování posudku trvalo téměř 1,5 roku proto, že posudkář byl nucen čekat na studii EUROCONTROL. K tomu je třeba říct, že studie EUROCONTROL byla k dispozici již v září 2012, ale posudek byl vydán teprve v květnu 2013. Děkuji. (Bouřlivý potlesk.)

Paní Jaroslava Honová: Tyto časy jenom dokumentují to, jak velmi poctivě se jednotliví specialisté zabývali... (pokřik, pískot)...připomínkami... (hlasitý pískot a pokřik). Prosím klid. A opět říkám, že to prodlení způsobil nadstandardní přístup Ministerstva životního prostředí, které zaplatilo a zajistilo tuto studii. Myslím, že tato věc už je uzavřena a pojďme dál.

Předsedající Petr Studenovský: A teď tedy dostane slovo Mgr. Jana Piekníková z Ministerstva životního prostředí, která připomene, co vlastně představoval a obecně představuje proces EIA a shrne časovou posloupnost jednotlivých kroků tohoto projednávaného záměru. Prosím, máte slovo.

Paní Jana Piekníková: Dobrý den ještě jednou. Jde o proces v režimu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, jemuž jsou podrobeny vybrané stavby, činnosti a technologie taxativně uvedené v příloze č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Záměr Letiště Vodochody naplňuje dikci bodu 9.2 – letiště se vzletovou a přistávací dráhou nad 2100 metrů kategorie jedna přílohy číslo jedna k tomuto zákonu. Proces EIA předchází povolená správní řízení a jeho smyslem a cílem je provést hodnocení vlivů zamýšleného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. (Námítky z pléna, že je špatně slyšet.)

Pan Martin Kupka: Já se omlouvám, já jenom přednesu tu připomínku na mikrofon, protože přicházela ze zadních řad a nebyla ojedinělá. Není to nekonstruktivní. Jenom moc prosím zvukaře, aby vystrojili dostatečně aparaturu tak, aby bylo slyšet i vzadu, protože to je reálný problém pro všechny, kteří se toho veřejného projednání účastní. Znovu říkám, není to nekonstruktivní názor, nesměřuje to k rušení dalšího procesu, ale k nápravě věci. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Ano, tak já se k tomu připojuji. Ujišťuji vás, že i my tady za předsednickým stolem velmi obtížně rozlišujeme jednotlivá slova, pokud je sami

neříkáme. Takže se připojím k té prosbě a poprosím pracovníky, kteří se starají o zvuk, o mikrofony, reproduktory atd., aby se pokusili zlepšit kvalitu zvuku, aby všichni pokud možno rozuměli bez problémů. (Námitky ke kvalitě zvuku pokračují.) Já vás poprosím, pokud se budeme navzájem překřikovat, tak to pravděpodobně srozumitelnosti vyjádření konkrétních jednotlivců neprospěje. (Námitky, že není slyšet.) Já mluvím do toho mikrofonu... Mně trochu překvapuje, že mi nerozumíte. Paní ředitelce Honové, když obhajovala dodržování lhůt ze strany Ministerstva životního prostředí, jste rozuměli. Bylo to zřejmé z vašich reakcí. Takže já se pokusím mluvit co nejzřetelněji a co nejvíc nahlas, abyste pokud možno slyšeli, co říkám.

A teď už tedy zkusme ještě jednou, paní ředitelko, jestli budou účastníci veřejného projednání lépe rozumět. Prosím o srozumitelné vyjadřování, děkuji.

Paní Jana Piekníková: Dívala jsem se, že pan technik se šel podívat, aby víceméně mohli všichni dobře slyšet. A já bych pokračovala dále v představení procesu EIA.

Proces EIA byl zahájen předložením oznámení záměru příslušnému úřadu... (Výkřiky v sále.)

Předsedající Petr Studenovský: Můžu vás poprosit o klid. Já bych moc poprosil – vždyť přece když hovořili zástupci z vaší strany, tak nikdo nepřerušoval. Tak já vás o to chci hrozně poprosit. Vždyť by to nemělo smysl. Nechme mluvit paní ředitelku Piekníkovou, prosím pěkně. (Opět výkřiky z pléna.)

Paní Jana Piekníková: Ministerstvo životního prostředí obdrželo oznámení záměru zpracované dle přílohy č. 4 zákona dne 3. února 2009. Dne 20. února 2009 bylo oznámení... (Výkřiky z pléna.) Pokud mi do toho budete neustále skákat, tak skutečně slyšet nebudete. Dne 20. února 2009 bylo oznámení rozesláno dotčeným územním samosprávním celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření a bylo zahájeno zjišťovací řízení.

Dne 30. 3. 2009 vydalo Ministerstvo životního prostředí závěr zjišťovacího řízení s tím, že předložené oznámení nelze považovat za dokumentaci a zároveň stanovilo oblasti, na které je nutné se v dokumentaci zvláště zaměřit.

Dne 22. 10. 2010 předložil oznamovatel dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí, která byla dne 8. 11. 2010... (Námitky, že není rozumět.)

Paní Jaroslava Honová: Prosím klid. Nemůžete rozumět, protože je tady strašný hluk.

Paní Jana Piekníková: Dne 22. 10. 2010 předložil oznamovatel dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí, která byla dne 8. 11. 2010 rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření. K předložené dokumentaci obdrželo Ministerstvo životního prostředí značné množství...

Předsedající Petr Studenovský: Přátelé, já myslím, že...

Řečník: Prosím vás, je ironie, že to pořádá Ministerstvo životního prostředí, které by mělo chránit naše zdraví, a vy nám ho tady ničíte. Nedokážu si přestavit, že tady budeme do půlnoci. To se všichni zblázníme a sejdem se v Bohnicích.

Předsedající Petr Studenovský: Promiňte, já jsem si byl poslechnout vzadu a v případě, že je v sále ticho, tak přestože připouštím, že toto prostředí není z hlediska akustického ideální, tak slovům paní ředitelky Piekníkové jsem prostě rozuměl. A myslím si, že z vaší strany to maličko přeháníte a problém je v tom, že... (Námitky.)

Řečník: Já si myslím, že by mělo Ministerstvo životního prostředí zajistit technickou část tak, aby bylo rozumět to, co tady vpředu říkáte. To, že rozumíte vy, neznamena, že to slyší ti lidé vzadu.

Předsedající Petr Studenovský: Promiňte, ale na druhou stranu musíte přece pochopit, že není možné vést veřejné projednávání za předpokladu, že si k tomu mikrofonu stoupne každý a bude něco říkat a do toho vykřikuje 40 dalších lidí. To bude pravděpodobně značnou měrou způsobeno tím, že prostě v sále je hluk. Pokusme se být všichni potichu, když bude mluvit konkrétní člověk. A moc bych vás poprosil, jestli byste mohli zaujmout místa. Nevím, jestli mi teď rozumíte lépe. Můžeme udělat přestávku a posunout lavice o něco blíž, ale pochybuji, že to bude něco platné.

Řečnice: Já myslím, že by toto jednání mělo být přerušeno, protože jste nevybrali vhodný prostor. Nejde jenom o to, jestli mluvíte hlasitě nebo ne, ale jde o to, že tady je

ozvěna, odráží se to od stěn a není možné pro lidi se slabší schopností slyšet rozumět. Rozumíte. Prostě se to odráží. Tady je to, jako kdybyste byli v tunelu.

Řečnice: Nedá se tady vydržet pět hodin, to se nedá.

Paní Jaroslava Honová: Prosím klid. Nemůžete přistupovat k mikrofonu... Prosím vás, nemůžete přistupovat k mikrofonu nahodile. Prosím vás, posaďte se na svá místa. Tato hala byla vybrána proto, aby se sem vešlo mnoho lidí. Hledali jsme velmi dlouho. Měli jsme stadion v Kralupech, ale ten se rekonstruuje. Dalo nám, věřte, velikou práci vybrat halu, abychom se sem vešli.

Řečnice: Tato hala byla vybrána špatně. Tady to nejde projednat, protože to je opravdu nápor na uši.

Předsedající Petr Studenovský: Promiňte, já bych chtěl jenom poukázat na to, že když vaše kolegyně hovořila do mikrofonu a následoval váš potlesk, tak ten potlesk zjevně patřil té kolegyni, takže jste jí s největší pravděpodobností rozuměli, takže nezlobte se, já rozhodně nejsem připraven toto projednávání přerušit kvůli tomu, že řeknete, že tomu nerozumíte. Já na vaší straně nevidím ani nejmenší snahu pokud možno udělat něco pro to, abyste rozuměli. Je tady opravdu velký hluk v sále. Ale vy mi rozumíte. Vždyť vy mi rozumíte. Aha, vy odezíráte. Tak jestli by měla diskuse skončit tak, že spolu budeme diskutovat o tom, jestli mi rozumíte, nebo jenom odezíráte z mých rtů, tak to tedy musím říct, že... (Výkřiky z pléna.) A já si myslím, že naprostou většinu připomínek, na které jste reagovali, jste slyšeli. Nezlobte se. Já bych vás chtěl poprosit, abyste pokud možno zaujali místa v lavicích. Tohle nemá smysl. Buďte prosím tak hodní, posaďte se, jednání bude pokračovat.

Paní Jana Piekníková: I kdybychom to veřejné projednání odložili na polovinu září, tak zimní stadion v Kralupech je i nadále v rekonstrukci.

Pan Petr Kužvart: Já bych ještě jednou apeloval na to, abychom zahájení projednání přerušili a pokračovali v září. Důvodů je už tolik, že je nebudu vyjmenovávat.

Předsedající Petr Studenovský: Veřejné projednávání nemůže probíhat způsobem, jakým to tady zatím společně předvádíme. Nezlobte se na mě. Já vás znovu prosím, abyste si sedli na svá místa, protože já jsem tam vzadu byl a slyšel jsem dobře. Ale to je vaše svobodné právo. Já bych se na vašem místě snažil o to, pokud možno, zachytit každé slovo a věřím, že se to podaří. Já jsem tam vzadu byl, a pakliže bylo v sále ticho, tak jsem slyšel. Není nejmenší důvod, proč by z tamtoho mikrofonu, to jistě potvrdí zvukař, bylo slyšet hůře než z ostatních mikrofonů. Není k tomu žádný důvod. Jednání bude pokračovat a já vás prosím, abyste se posadili na svá místa. (Námitky z pléna.) Ne, vůbec ne. Vůbec nám nevadíte. Naopak vás vybízím, abyste se posadili, a pokud možno jsme pokračovali ve veřejném projednávání záměru Letiště Vodochody. Nezlobte se, veřejné projednávání přes mikrofon musí mít smysl, jestliže se očekává, že může přijít 1500 lidí. Nevím, jak byste si to představoval bez mikrofonů. To přece není možné. A kromě toho je z toho... Ale já jsem samozřejmě schopen improvizovat, ale v tom okamžiku nebude pořízen záznam z tohoto veřejného projednání a to je podmínka. To se nezlobte.

Poprosím ještě jednou. Prosím, posaďte se na svá místa, ať můžeme pokračovat. Zbytečně se zdržujeme. Vy i my. Ano, já jsem vzadu byl a slyšel jsem. Je těžké něco říkat a je těžké, abyste rozuměli, když upřímně řečeno stojíte metr před stolkem a křičíte na mě. To přece nemá žádný smysl. Vyhlašuji třicetiminutovou přestávku a pokusíme se s tou akustikou něco udělat. Třicet minut přestávka.

Paní Jaroslava Honová: Já tedy poprosím všechny zúčastněné veřejného projednávání, aby mluvili do mikrofonů pomalu a zřetelně.

(Přestávka.)

(Po přestávce.)

Předsedající Petr Studenovský: Dámy a pánové, učinili jsme úpravy ve zvukovém zařízení přesunutím reproduktorů a úpravou korekcí jsme snad dosáhli toho, že mi budete rozumět lépe. Je to tak prosím? (Potlesk.) Já se pokusím mluvit co nejpomaleji a pokud možno srozumitelně. Přiznávám se, že mám problém s rychlou řečí, že často mluvím rychle. Já už jsem starší člověk a moc času mi nezbývá, tak se snažím říct všechno, abych to stihl. Za to se omlouvám. Tak se budu snažit hovořit srozumitelně. Vy jste vyslechli část té rekapitulace z úst paní ředitelky Piekníkové a v tuto chvíli, abychom ušetřili trochu času, abychom přešli k dalšímu bodu, kterým je vystoupení oznamovatele, takže bych poprosil pana

ředitele Kačura, jestli by se ujal slova, a nabádám ho ke srozumitelnému a jasnému vyjadřování. Děkuji.

Pan Martin Kačur: Dobrý den, dámy a pánové. Rád bych vám představil projekt, který asi už docela dobře znáte, tak se budu snažit jenom stručně shrnout základní parametry toho, co na Letišti Vodochody připravujeme. Naším zájmem je využít existující neveřejné mezinárodní Letiště Vodochody a doplnit jeho infrastrukturu tak, aby bylo schopno pokrýt potřeby nízkonákladových leteckých společností a charterových společností, včetně určitých linek byznysového létání. Projekt, který jsme připravovali, by měl mít kapacitu 3,5 mil. cestujících ročně. Předpokládáme odbavení 35 tisíc pohybů letadel ročně.

Projekt jako takový bude využívat stávající vzletovou a přistávací dráhu, která bude dále doplněna o dojezdovou dráhu v délce 300 metrů, která bude východním směrem. Dále bude dráha doplněna o paralelní pojezdovou dráhu ve vzdálenosti 168 metrů tak, aby vyhovovala požadavkům pro letadla kategorie C do rozpětí křídel 36 metrů. Další pojezdové dráhy, které budou vybudovány, jsou dráhy, které budou sloužit na rychlé odbočení letadel po přistání, aby dráha byla co nejrychleji uvolněna. Systém paralelní pojezdové dráhy nám umožní zajistit provozně efektivní a bezpečnostně spolehlivý systém tak, aby nedocházelo k protisměrným pohybům letadel a aby pohyb letadel po letišti měl svoji logiku, to znamená přistání, opuštění dráhy, dojezd na odbavovací plochu, vytlačení z odbavovací plochy a dojezd na začátek rozjezdu. Pojezdová dráha, která bude vybudována, bude mít rozměry odpovídající letadlům kategorie C podle předpisu L-14.

Dále bude vybudována nová odbavovací plocha, která bude určena pro 10 letadel kategorie C, tudíž do rozpětí 36 metrů. Na tuto plochu bude navazovat nový odbavovací terminál, který bude mít dvě části. Jedna část bude sloužit pro odbavení letadel v Schengenu, druhá pro odbavení letadel v nonschengenské oblasti. Krom této odbavovací plochy a terminálu bude vybudován i malý terminálek pro odbavení byznysových letů a k němu navazující odbavovací plocha pro tato malá letadla. Krom toho bude na letišti vybudováno ještě několik dalších provozních objektů, jako je například provozní objekt pro údržbu letiště a hasičskou a záchrannou službu, hangár pro lehkou údržbu letadel do velikosti kategorie C – 36 metrů rozpětí křídel. Ve spojitosti s hangárem bude vybudováno i speciální stání, na kterém budou prováděny zkoušky motorů letadel.

Dále bude zrekonstruován stávající sklad leteckých pohonných hmot, který bude zrekonstruován tak, aby vyhovoval stávajícím předpisům. Kapacita tohoto skladu bude zhruba 400 kubíků paliva. K terminálu, který bude vybudován, budou doplněna parkoviště pro

cestující a zaměstnance. Bude vybudován nový komunikačně-obslužný systém, který zajistí jednosměrný tok automobilů a cestujících k novému terminálu, a celé to bude napojeno novou mimoúrovňovou křižovatkou, která bude napojena na dálnici D8, která je vzdálena asi 300 metrů.

Z hlediska provozních je provoz letiště, tak jak je navržen, omezen na plánování provozu pouze na denní dobu. V rámci dokumentace je počítáno s tím, že mezi 22. a 24. hodinou večerní bude přípustno maximálně 730 zpožděných příletů letadel, které byly původně plánovány... (Pískot, projevy nesouhlasu.) ...že bude přípustno maximálně 730 zpožděných příletů letadel...(pískot, projevy nesouhlasu), které byly původně plánovány před 22. hodinou. Maximální počet těchto zpožděných příletů v jednom kalendářním dnu bude maximálně čtyři. (Výkřiky z pléna.)

Předsedající Petr Studenovský: Můžu vás opravdu poprosit? Smyslem veřejného projednání je přece to, aby kdokoliv z vás mohl svobodně vyjádřit svůj názor, ale nevím, jestli tohle je opravdu ten správný způsob. Já vám v tom nechci nijak bránit, ale smysl to zjevně nemá. Nechte pana Kačura domluvit a každý z vás bude mít přece příležitost, pokud ji bude chtít využít, aby svůj názor řekl u mikrofonu. Můžete pokračovat.

Pan Martin Kačur: Co se týče provozu, tak jak byl připraven, tak ve spolupráci s Řízením letového provozu jsme vypracovali i úpravu příletových a odletových tratí na letiště Vodochody, kdy došlo jednak i bez našeho projektu k plánované restrukturalizaci vzdušného prostoru kolem Prahy, a to tak, aby zvládal jak potenciální navýšení provozu do Vodochod, tak i budoucí paralelní dráhu na Letišti Praha-Ruzyně. Odletové tratě v nejbližším okolí Letiště Vodochody byly upraveny a odkloněny tak, aby co nejméně zatěžovaly zastavěné území obcí, které se nacházejí v blízkosti Letiště Vodochody.

Myslím si, že ze základních informací, které k projektu jsou důležité, je to asi všechno. Děkuji. (Slabý potlesk, ale i pískot a pokřik.)

Předsedající Petr Studenovský: Já poděkuji panu Kačurovi a o slovo poprosím pana Tomáše Bajera, aby vás seznámil se stanoviskem, resp. s dokumentací, kterou zpracovával k tomuto záměru.

Pan Tomáš Bajer: Já budu velmi stručný, abychom ztracený čas mohli věnovat další části veřejného projednání, tedy diskusi. My jsme byli Letištěm Vodochody požádáni o

vypracování dokumentace, která je předmětem dnešního veřejného projednání. Záměrem oznamovatele bylo, aby zejména kolegové zabývající se hlukem z letecké zátěže namodelovali takový možný počet pohybů, který zajistí v rámci pohybu letiště plnění hygienických limitů pro letecký hluk, a současně z toho vyplynulo v rámci optimalizace, že se jedná zhruba o 35 tisíc pohybů ročně se 141 pohybem v charakteristickém letovém dnu. Na tento počet byla zpracována hluková studie z leteckého provozu, současně byla zpracována hluková studie z liniových a stacionárních zdrojů hluku a z motorové stojánky. Obdobně na zadané počty pohybů letadel byla vypracována i rozptylová studie. Záměr v tomto rozsahu samozřejmě generuje i novou dopravu na pozemních komunikacích, která čítá zhruba 6 tisíc automobilů, z nichž 85 % bude vedeno přivaděčem na dálnici D8. Jednoznačnou podmínkou naší dokumentace je to, že bez přivaděče letiště nemůže být provozováno.

Jak hluková studie, tak rozptylová studie byla vstupem do hodnocení vlivů na veřejné zdraví zpracované panem doktorem Havlem, který je tady se mnou přítomen. Ze studie vlivů na veřejné zdraví v zásadě vyplynulo, že jedním z rozhodujících aspektů můžou být, protože letiště bude v řádném provozu provozováno pouze v denní době, psychologické a sociální aspekty tím, že do toho území, což je objektivní skutečnost, bude vnesena nová forma hluku. Dokumentace sice obsahuje i návrh ochranného pásma, které bylo požadováno orgánem ochrany veřejného zdraví – v tomto případě nikoliv z toho důvodu, aby si oznamovatel mohl dovolit v rámci svého provozu překračovat hlukové limity, ale proto, aby to území bylo v podstatě ochráněno od další zástavby, která by tímto hlukem mohla být ohrožena.

Jak vyplynulo z hlukové studie... (Námítky z pléna.) Já si myslím, že otázku, co je pravda a co není, můžeme řešit v další části veřejného projednání. Já už řeknu pouze poslední větu. Pro dodržování hygienických limitů hluku z leteckého provozu je součástí dokumentace i návrh monitorování hluku tak, aby se prokázalo, zdali to, co hluková studie spočítala, odpovídá realitě, případně aby provozovatel upravil svůj provoz v rozsahu toho, co předepisují české platné právní předpisy. Ostatní vlivy, které jsme v dokumentaci hodnotili, jsou v dokumentaci popsány, včetně návrhu opatření pro jejich minimalizaci. Já si myslím, že na úvodní vystoupení to stačí. Děkuji za pozornost a za klid.

Předsedající Petr Studenovský: Já děkuji panu Bajerovi a předám slovo Janě Piekníkové, která vás seznámí s příspěvkem agentury EUROCONTROL, jejíž zástupci nejsou přítomni dnešnímu veřejnému projednání, aby vás se závěry toho stanoviska seznámila.

Paní Jana Piekňíková: Ve vztahu k obdržným vyjádřením k dokumentaci si Ministerstvo životního prostředí nechalo nadstandardně ověřit správnost hlukové studie, která je součástí přepracované dokumentace EIA. Tímto úkolem byla pověřena agentura EUROCONTROL. Agentura EUROCONTROL je evropská mezinárodní organizace, jejímž cílem je rozvoj systémů a postupů pro plynulé řízení letového provozu, pro umožnění dalšího rozvoje letecké dopravy při udržení vysoké úrovně bezpečnosti a snižování nákladů. Koordinuje činnosti jednotlivých národních organizací řízení letového provozu, pomáhá s plánováním mezinárodních letů, vyvíjí nové postupy a technologie. S touto agenturou proběhla celkem tři jednání, u kterých byli vždy přítomni zástupci Ministerstva životního prostředí, u jednoho jednání byli přítomni vybraní zástupci dotčených obcí a občanských sdružení a dále u jednání byl přítomen zástupce zpracovatele dokumentace a zpracovatel posudku.

Nyní bych znovu předala slovo panu Studenovskému, aby pokračoval podle programu veřejného projednání.

Předsedající Petr Studenovský: Tak tedy v tuto chvíli vyzvu zástupce zpracovatele posudku pana doktora Ludvíka, aby se ujal slova a seznámil vás se svými závěry.

Pan Vladimír Ludvík: Děkuji za slovo. Přeji příjemné odpoledne. Já jsem byl pověřen Ministerstvem životního prostředí zpracováním posudku EIA na dnes projednávaný záměr, na jeho dokumentaci.

Z hlediska úplnosti dokumentace je možno konstatovat, že byla zpracována příslušně autorizovanou osobou podle požadavků zákona číslo 100/2001 Sb. Dokumentace vychází z členění podle přílohy č. 4 tohoto zákona. Dokumentace je poměrně velmi podrobná, obsahuje vlastní textovou část a přílohy, celkem 31 příloh k jednotlivým speciálním vlivům. Dokumentace je doplněna výkresovou částí. Z hlediska úplnosti dokumentace lze konstatovat, že odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb.

Vlastní náplň jednotlivých bodů dokumentace je zpracována s dostatečnou vypovídací schopností. Z hlediska správnosti údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení je možno konstatovat následující: Z nejvýznamnějších jevů k problematice kapacity tohoto záměru byly v rámci posudku s ohledem na některé ne zcela jasné formulace dokumentace pro striktní stanovení limitujících kapacit uloženy některé naprosto přesné podmínky. Jedná se především o striktní podmínku, že letiště budou využívat pouze letadla s rozpětím křídel do 36 metrů, maximálně bude uskutečněno 35 tisíc pohybů letadel za rok a

další striktní podmínky, které upravují plánování leteckého provozu pro jednotlivé denní doby. Dále jsou uloženy podrobné podmínky pro pozemní operace letadel, motorové zkoušky apod.

Z hlediska kumulativních vlivů, které byly v dokumentaci vyhodnoceny, je možno konstatovat, že tyto kumulativní vlivy mohou být hodnoceny buď k jednotlivým limitům, například k limitům hluku z leteckého provozu, ze silniční dopravy, ze železnice apod., anebo mohou být hodnoceny z hlediska zdravotních rizik, kde se používá především ukazatel LDVN, což je hladina hluku pro den, večer a noc, a tato hladina výsledkem numerického výpočtu, který nadhodnocuje večerní dobu o pět decibelů a noční dobu o deset decibelů a nelze ji porovnávat s reálnými hodnotami a nemůže být porovnávána s hlukovými limity. Lze ji použít pouze pro metodiky hodnocení zdravotních rizik.

Z hlediska zdůvodnění potřeby záměru je možno konstatovat, že tato kapitola nutně vychází z údajů oznamovatele, který musí zdůvodnit, proč chce záměr realizovat. Z hlediska technického a technologického řešení záměru byla v rámci posudku stanovena naprosto striktní podmínka, že podmínkou pro vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál je zprovoznění uvažovaného přivaděče od dálnice D8.

Z hlediska výstupů do ovzduší byly nalezeny některé písarské chyby v dokumentaci a k tomu jsme si vyžádali podklady použité ke zpracování dokumentace v souladu se zákonem č. 100 a bylo zjištěno, že tyto chyby nemají žádný vliv na závěry dokumentace. Vzhledem k novelizaci legislativy během procesu EIA bylo uloženo, že v rámci další projektové přípravy záměru bude zpracována detailní rozptylová studie v souladu s požadavky nové legislativy ochrany ovzduší z roku 2012.

Z hlediska odpadních vod byla stanovena řada velmi podrobných podmínek, které se blíží až podmínkám územního rozhodnutí.

Z hlediska vlivů na obyvatelstvo, které byly v dokumentaci zpracovány panem doktorem Havlem, který je příslušně autorizovanou osobou, musely být a také byly tyto vlivy v rámci posudku posouzeny jinou autorizovanou osobou pro hodnocení vlivů na zdraví, a to Ing. Kubinou, který zpracoval oponentní posudek na posudek uvedený v dokumentaci. V závěru tohoto posudku Ing. Kubina konstatuje, že posudek o hodnocení vlivů na zdraví byl zpracován kvalitně a že nenašel žádné závady v tomto posudku. (Pískot, výkřiky.)

V návrhu stanoviska EIA je uloženo 49 podmínek pro minimalizaci vlivů na obyvatelstvo, především ve formě snížení vlivů na ovzduší a vlivů hluku. Vesměs se jedná nebo většinou se jedná o podmínky, které jdou nad zákonné požadavky.

Z hlediska vlivů na ovzduší bylo konstatováno, že dokumentace byla zpracována správně pro potřeby tohoto záměru, ale že během procesu EIA došlo k aktualizaci legislativy a důsledky této aktualizace byly v posudku ilustrovány. Jedná se především o to, že stávající znečištění ovzduší je nově nutno řešit z úrovně znečištění ovzduší ve čtvercích jeden krát jeden kilometr na základě klouzavých pětiletých průměrů, jejichž hodnoty vydává ministerstvo.

Z vlivů hluku byly v dokumentaci řešeny vlivy hluku letecké, silniční, železniční dopravy, hluk z pozemních operací letadel, motorových zkoušek, jednotek APU, reverzních tahů a nadstandardně i z vysokorychlostní trati. Akustická studie z leteckého provozu byla zpracována podle metodiky ECAC DOC 29 a dále byla zpracována další hluková studie podle programu INM. Akustická studie byla zpracována správnou metodikou pro výpočet vlivů hluku z leteckého provozu, jak mj. dokládá i oponentní zpráva, kterou ministerstvo objednalo na posouzení vlivů hluku z leteckého provozu u specializované firmy EUROCONTROL Brusel. Závěry studie EUROCONTROL Brusel jsou zobrazeny v posudku, v podstatě potvrzuje závěry dokumentace a navíc stanovuje dalších celkem osm doporučení, která se týkají především monitoringu hluku a především proaktivního postoje oznamovatele k vlivům hluku, a všechny tyto podmínky byly zohledněny v podmínkách návrhu stanoviska EIA.

V dokumentaci bylo dále navrženo ochranné hlukové pásmo. V rámci posudku bylo podmínkou uloženo navrhnout, resp. projednat návrh ochranného hlukového pásma, ale na druhé straně bylo konstatováno, že nelze předjímat jeho reálné stanovení, protože je předmětem jiného procesu mimo proces EIA. Dále na rozdíl od ochranného hlukového pásma např. u Letiště Ruzyně je toto ochranné hlukové pásmo navrženo tak, že i uvnitř tohoto hlukového pásma pro stávající chráněnou zástavbu budou muset být dodržovány hlukové limity pro venkovní i vnitřní chráněné prostory jako všude jinde.

Z hlediska monitoringu hluku, který představuje jeden z nejvýznamnějších nástrojů ochrany životního prostředí tohoto záměru, byla stanovena řada detailních podmínek. Mimo jiné – provoz tohoto systému musí být garantován nezávislou akreditovanou laboratoří a kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví. Mimo jiné bude tento monitoring vybaven predikčním modelem, který bude umožňovat prognózu minimálně jeden rok do budoucnosti, a pokud by zde bylo signalizováno přiblížení nebo překročení hygienických limitů, musí být příslušný budoucí roční plán upraven tak, aby k překračování limitů nemohlo dojít.

Dále byly řešeny další vlivy, ke kterým byla přijata také řada podmínek pro eliminaci a minimalizaci těchto vlivů, a v závěru posudku je návrh stanoviska EIA, což je povinnost podle zákona č. 100, a tento návrh stanoviska EIA obsahuje 116 hlavních a 42 vedlejších

detailních podmínek pro fázi přípravy, výstavby a provozu záměru. To je asi tak všechno. Děkuji za pozornost.

Předsedající Petr Studenovský: Ano, já tedy děkuji panu Ludvíkovi za jeho stanovisko a teď jsou na řadě vyjádření dotčených správních úřadů, takže bych poprosil, aby se jednotlivě představili a vyjádřili se k tomu, jak posudek vypořádal jejich připomínky k dokumentaci EIA, a aby uplatnili případná vyjádření k závěrům posudku. Je prosím přítomen někdo za Krajský úřad Středočeského kraje? Můžete prosím k mikrofonu a sdělit své stanovisko děkuji.

Pan Marek Semerád: Dobrý den, jmenuji se Marek Semerád, jsem náměstek hejtmana Středočeského kraje pro oblast životní prostředí a zemědělství a rád bych tlumočil stanovisko Středočeského kraje k návrhu posudku a dokumentace Letiště Vodochody.

Rád bych řekl, že Středočeský kraj kategoricky nesouhlasí s tímto posudkem a dokumentací především z důvodu ochrany obyvatel před dalším prokazatelným zatížením území negativními vlivy... (Bouřlivý potlesk.) ...a požaduje, aby se důsledně vypořádaly připomínky 24 přilehlých obcí, k jejichž připomínkám zatím nebyl brán zřetel. Obáváme se, že v případě výstavby tohoto letiště by zdraví našich obyvatel bylo ohroženo, a proto nemůžeme s tímto záměrem naprosto souhlasit. Děkuji. (Potlesk.)

Rada Středočeského kraje své stanovisko podrobně zdokladovala a písemně odeslala na Ministerstvo životního prostředí. Věříme, že váš názor vás přesvědčí a že Letiště Vodochody nebude postaveno. Děkuji za pozornost. (Bouřlivý potlesk, pokřik.)

Předsedající Petr Studenovský: Já děkuji panu náměstkovi za jeho stanovisko, nicméně on tu zastupoval Středočeský kraj. Moje otázka zněla na Krajský úřad Středočeského kraje, protože jsme u územně správních úřadů, tedy se ptám, jestli někdo rovněž za státní správu může přednést své stanovisko.

Paní Simona Jandurová (zástupce Krajského úřadu Středočeského kraje): Dobrý den, já se omlouvám trochu za svou nevčasnost, nicméně krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství zaslal písemné vyjádření, na kterém stále trvá ve smyslu, že akceptuje záměr z hlediska jednotlivých složkových zákonů, má však námitky z hlediska nevhodné koncentrace negativních vlivů, zejména hluku, dopravního a emisního zatížení na obyvatele dotčených obcí. Děkuji. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Děkuji. Vy jste paní Jandurová? (Ano.) Do protokolu jenom. Děkuji pěkně. Dále bych poprosil, jestli tu někdo zastupuje Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav. Je tu někdo, kdo je připraven přednést stanovisko Městského úřadu v Brandýse nad Labem-Staré Boleslavi? Já si vezmu brýle, abych někoho nepřehlédl. Zdá se, že nikoliv. Pak tedy poprosím, zdali tu někdo zastupuje Městský úřad Kralupy nad Vltavou. Prosím, můžete. Mikrofon je váš.

Pan Jan Kobera (zástupce Městského úřadu Kralupy nad Vltavou): Dobrý den, já se jmenuji Kobera a jsem vedoucím odboru životního prostředí v Kralupech nad Vltavou. Odbor životního prostředí sdělil své stanovisko písemně. Se záměrem odbor životního prostředí nesouhlasí. V posudku jsou rozpory, které uvádíme v písemném vyjádření v 15 bodech, a já pro urychlení jenom přečtu závěr, jaký jsme vydali. Z výše uvedených důvodů, které jsme udělali, k předložené dokumentaci a následně posudku navrhuje, aby dokumentace byla vrácena k dopracování se zapracováním všech připomínek z hlediska vodním zákonem chráněných zájmů a souvisejících předpisů. Ostatní úseky dle našich kompetencí nejsou dotčeny. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Děkuji vám za vaše stanovisko. Dalším dotčeným správním úřadem je Městský úřad Slaný, tedy se ptám, zdali je tady zástupce Městského úřadu ve Slaném. Nevidím žádnou ruku, ani pohyb, tedy nikdo. Magistrát města Kladno. Ano, prosím. Přistupte k mikrofonu a máte slovo.

Pan Radovan Víta (zástupce Magistrátu města Kladno): Dobrý den. Já se jmenuji Víta, jsem vedoucí odboru životního prostředí na Magistrátu na Kladně. Našeho správního území se záměr dotýká jen okrajově v obci Otovice a v obci Slatina. Vzhledem k tomu, že dominantní vliv na životní prostředí, který je v těchto okrajových částech, kde může mít záměr vliv, je hluk a příslušným orgánem hodnocení vlivu hluku na lidské zdraví je hygiena, tak my nemáme za zájmy hájené Magistrátem města Kladna v rámci našich příslušností, tj. odpady, ovzduší, voda, která k nám neteče, ochrana zemědělské půdy, lesnictví a další, my nemáme připomínek vzhledem k tomu, že to skutečně zasahuje jen okraj našeho území a ještě i hluk je vymezen mimo zastavěné části, zvýšená hladina hluku. (Pískot.)

Předsedající Petr Studenovský: Dobře, děkuji. Děkuji za vaše stanovisko. Na řadě je zástupce nebo zástupkyně Krajské hygienické stanice Středočeského kraje. Je někdo přítomen? Krajská hygienická stanice Středočeského kraje. Prosím, zastupuje tady někdo tuto instituci? Zdá se, že nikoliv. Pak tedy poprosím zástupce České inspekce životního prostředí, oblastního inspektorátu v Praze. Je někdo přítomen za Českou inspekci životního prostředí. Ne. Vypadá to, že ne. To je z mého seznamu vše, ale musím se zeptat, jestli mezi vámi není nějaký další zástupce správního úřadu, který by chtěl prezentovat své stanovisko. Pakliže ne, tak přejdeme k dotčeným územním samosprávním celkům.

Pan náměstek hejtmána už se vyjádřil, takže to můžeme považovat za vyřízené, a podle abecedy další na řadě je zástupce obce Bašť. Kdo prosím zastupuje obec Bašť? Prosím, mikrofon je váš. (Potlesk.)

Řečník (zástupce obce Bašť): Dobrý den. Já bych chtěl říct hlavně, že naše připomínky dostalo Ministerstvo životního prostředí písemně a já bych asi tady jenom řekl ty nejdůležitější.

Podstata všeho je, že nesouhlasíme s EIA tak, jak je vytvořena. Jsou tam body, které nám nepřipadají být vypracovány, tak jak bylo řečeno tady paní Ing. Honovou, to znamená, že by se jimi někdo významně zabýval a bylo k tomu třeba takového času, jako k tomu bylo z vaší strany použito.

Zásadně nesouhlasíme se zdůvodněním potřeby záměru a jeho umístění. Záměr rozvoje Letiště Vodochody není v souladu s územním plánem 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. (Bouřlivý potlesk.)

Dále máme za to, že došlo k nesprávnému posouzení dokumentace a zdůvodnění potřeby tohoto záměru. V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněna 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. Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela chybné, rozšíření letiště představuje zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí (potlesk) a nelze je ani zdůvodnit čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů. (Potlesk a souhlasný pokřik.) 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. (Potlesk.)

Dále nám vadí i nesprávné posouzení dokumentace neboli 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, nikoliv procesu EIA. S tímto ovšem nelze souhlasit. (Potlesk.) V souladu se zásadou procesní ekonomie je 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. (Potlesk.) Posudek je tedy v této části nesprávný.

Zásadně nesouhlasíme se zřízením ochranného hlukového pásma na území obce Bašť. (Bouřlivý potlesk.) Hlukové pásmo není zřízeno k ochraně obyvatel před hlukem, ale jak víte, v prostoru ochranného hlukového pásma naopak nemusejí být dodržovány hlukové limity. Zřízení ochranného hlukového pásma by znamenalo ohrožení obyvatel obce hlukem, vibracemi a zhoršením životních podmínek, je tedy nesprávné posouzení dokumentace nebo i obtěžování hlukem. (Potlesk.) Myslíme si, že 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 a myslím si, že i pro Ministerstvo životního prostředí nesprávný. (Potlesk.)

Nesprávné posouzení dokumentace, neboli neposouzení kumulativních vlivů na životní prostředí, to znamená, že klíčové pro nás je porovnání kumulativních vlivů rozvoje Letiště Vodochody s ostatními zdroji hluku oproti vlivům rozvoje Letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje Letiště Ruzyně s sebou přinášela (*správně zřejmě nepřinášela, pozn. stenogr.*) 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, proto je z naší strany nedostatečný. (Potlesk.)

Dalším nepříznivým vlivem, který by velmi negativně zasáhl do kvality života obyvatel, by byl nárůst individuální automobilové dopravy, který není schopna současná dopravní infrastruktura schopna žádným způsobem zvládnout. (Potlesk.) K tomu jenom – mnohé výzkumy prokázaly, že děti žijící například v blízkosti letiště 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 vlastně žádné údaje. (Potlesk.)

Jestli můžu dále, k porušení procesních pravidel – neaktuálnost vstupních dat. Zákonem stanovené lhůty byly mnohokrát překročeny, mnohonásobně. Podklady a předpoklady již neodpovídají skutečnému stavu, myslím tím například i počty obyvatel v jednotlivých obcích. Myslím si, že v některých obcích za dobu, kdy EIA byla zpracována, narostly stavy obyvatel i čtyřnásobně. (Potlesk.) Jsme proto přesvědčeni, že takový postup neodpovídá platným předpisům. 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. (Potlesk.)

Závěrem bych podotkl, že současný provoz letiště obec Bašť respektuje, avšak s jeho dalším rozšířením obec nesouhlasí. Žádáme proto Ministerstvo životního prostředí, aby záměr rozšíření odmítlo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu. V době, kdy mnohá evropská letiště umístěná v zabydlených oblastech se ruší, v našem regionu by docházelo k pravému opaku. Děkuji. (Dlouhý bouřlivý potlesk, souhlasný pískot.)

Předsedající Petr Studenovský: Připomínky obce Bašť byly poskytnuty písemně. Chce se k tomu teď někdo ze zpracovatelů posudku vyjádřit, nebo můžeme dát slovo dalšímu. Ano?

Pan Vladimír Ludvík: Já bych se jenom velice krátce vyjádřil k navrhovanému ochrannému hlukovému pásmu a chtěl bych upozornit, že mj. i podmínkou stanoviska je stanoveno, že i uvnitř ochranného hlukového pásma u stávající chráněné zástavby budou muset být dodržovány stejné hlukové limity jako všude jinde, takže návrh ochranného hlukového pásma... (Přerušen nesouhlasnými výkřiky a pískotem.) ...tady není navržen ve formě, že by se tady zvyšovaly nebo by přestaly existovat některé hlukové limity. To jenom pro upřesnění, jak je to napsáno v posudku.

Předsedající Petr Studenovský: Děkuji. Na řadě je zástupce obce Blevice.

Řečník (zástupce obce Bašť): Já jenom bych chtěl podotknout k tomu, že zpracovatel k tomu přistupuje tak, že vlastně obyvatelé se zdržují jenom ve svých vlastních domech, ale ti obyvatelé přece používají také zahrady a všechno, co k tomu domu patří, a hluk, který se tam navýší provozem letiště, ten asi jako zpracovatel znáte. Já ho znám osobně také. Vím, jak to

vypadá v Jenči a všude kolem Letiště Ruzyně. To mi nechcete tvrdit, že se zhorší (*správně zřejmě nezhorší, pozn. stenogr.*) podmínky. (Bouřlivý potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Děkuji a vyzývám zástupce obce Blevice, je-li přítomen, k prezentaci stanoviska za obec Blevice. Nikdo.

Obec Dolany je další z dotčených. Ano, vidím vás. Pojd'te prosím k mikrofonu.

Pan Tomáš Vlasák (zástupce obce Dolany): Dobrý den, mé jméno je Vlasák a jsem místostarostou v obci Dolany. S otázkou vlivu stavby na životní prostředí tzv. EIA úzce souvisí i to, jaký je zájem o rozšíření Letiště Vodochody na veřejné mezinárodní letiště. Tento zájem je ryze soukromý, a to zájem investora. Chtěl bych připomenout, že k dané problematice se v obci konalo místní referendum obsahující dvě otázky s účastí 73 % oprávněných osob.

Otázka č. 1: Souhlasíte s tím, aby obec Dolany činila všechny dostupné právní kroky, které zabrání záměru rozšíření Letiště Vodochody na veřejné mezinárodní letiště? Odpověď ano 96 % (potlesk), ne 1 % a zbytek jsou neplatné hlasy.

Otázka č. 2: Souhlasíte s rozšířením Letiště Vodochody na veřejné mezinárodní letiště? Ne 97 % (potlesk), ano 1 % a zbytek jsou zase neplatné hlasy.

Chtěl bych zdůraznit, že občané tento záměr jasně odmítli a rozhodnutí přijaté v místním referendu je pro zastupitelstvo obce závazné a toto je veřejný zájem. Děkuji. (Bouřlivý potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Další na řadě je obec Chvatěruby.

Pan František Derfl (zástupce obce Chvatěruby): Dobrý den, jmenuji se František Derfl a jsem starosta obce Chvatěruby. Úvodem svého vystoupení pouze podotýkám, že zastupuji obec, která v místním referendu jednoznačně rozšíření letiště odmítla. (Potlesk.) Obec Chvatěruby a řada dalších obcí se vyjadřovala v procesu EIA k problematice rozšíření letového provozu Letiště Vodochody již několikrát, a to v průběhu let 2006-2013 vždy předloženým oznámením k dokumentaci EIA, nyní i posudku EIA v rámci posouzení vlivu na životní prostředí.

Dokumentace záměru byla týmem zpracovatelů v průběhu času doprecizována, a pokud nějaká bílá místa zůstala, tak je lze ošetřit podmínkou do stanoviska nebo dodatečnými měřeními a opatřeními proti negativním jevům, vlivům na životní prostředí a zejména na

zdraví člověka. Některá vyjádření a bagatelizování požadavků jednotlivců i obcí a organizací obsažená v posudku EIA lze v rámci dalších řízení ještě doodladovat, ale podstatu problému, tedy zkapacitnění letiště a postižení okolí negativními projevy na životní prostředí a zdraví občanů pak již odstranit nepůjde. (Bouřlivý potlesk a výkřiky.)

V rámci svého vyjádření bych rád podotkl, že není již v tomto stadiu procesu EIA nutno zpochybňovat jednotlivosti, i když to i dále a s úspěchem lze, ale je nutné poukázat na základní systémové nesrovnalosti dokumentací a posudku a také na podmínky pro realizaci záměru, které se v průběhu procesu EIA dodnes značně změnily.

Za první. Změny parametrů letecké osobní dopravy v letech 2008-13. Došlo k zásadnímu poklesu osob přepravovaných letecky a řada aerolinií Českou republiku opustila, případně zkrachovala, anebo provedla restrukturalizaci a již neoperuje z ČR. České aerolinie našly nového partnera, ale celkový stav aerolinií je velmi neutěšený a jen některá letiště v rámci Evropy mají jen okrajově omezený provoz, proto je zjevné, že opodstatněnost budování dalšího osobního letiště v okolí Prahy je velmi nízká... (potlesk) a současně jako záložní letiště slouží Letiště Pardubice, které je již zkapacitněno, podobně jako se to chystá v Hradci Králové v rámci nového územního plánu. (Potlesk.) Opodstatněnost požadavku na Letiště Vodochody je tak velmi sporná.

Za druhé. Změny v osídlení způsobily v posledních 15 letech, že Středočeský kraj v hlavních osách rozvoje regionu, tedy podle dálnice, je druhý nejrozvinutější kraj v ČR a stává se dalším tahounem ihned po Praze. Takové omezení rozvoje regionu a to ještě v hlavní ose rozvoje je prakticky z hlediska nadřazených územních plánů dále nepřipustné a počet lidí v regionu právě dále stoupá, a proto je takový plošný impakt nepřipustný, byť jde o cenné plochy. (Potlesk a souhlasné výkřiky.)

Za třetí. Dokumentace EIA, ani posudek nepracují vůbec s projevy klimatické změny, která se ve Chvatěrubech a okolí občasně, ale výrazně projevují, podobně jako povodně a lokální povodně letos v červnu. Rezistence vůči projevům klimatické změny není oproti realitě v posudku vůbec uvedena a o rezilienci v rámci záměru si lze nechat jen zdát. Pro takové nedostatky je vhodné dokumentaci nechat znovu doplnit a diskutovat ji, protože vítr není jen nástrojem podnebí podporujícím letové schopnosti.

Za čtvrté. Další připomínkou a jistě ne poslední je, že dokumentace, i posudek jsou dělány na podmínky z roku 2007-8, nikoliv v kvalitě vhodné pro potřebu být jen okrajového zachování zdání udržitelnosti a rozvoje, tak jak je to ve smyslu udržitelnosti v kontextu EU vyžadováno. Prakticky nebyla využita žádná opatření pro podporu soudobé udržitelnosti, a to si samo o sobě zaslouží pozornost.

Za páté. 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 beztak zdecimované životní prostředí kralupského regionu, kde je lokalizován areál chemických výroby společně s výrobou pohonných hmot pro značnou část ČR. (Potlesk.)

Za šesté. Selským rozumem lze dospět k závěru, že do každého regionu je možné 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 pětisetletou povodeň po pouhých 11 letech vystřídala povodeň stoletá. Čili oba procesy – jak podnikatelský, tak ekologický jdou ruku v ruce a nelze je alibisticky oddělovat. (Potlesk.)

Zpracovatel posudku zřejmě neviděl porovnání evropských států na stránce 47 posudku, 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 naši.

Za osmé. Zpracovatel posudku zcela opomenul vypořádat se s porovnáním zalétávaných letadel z produkce Aera Vodochody s plánovanými pohyby dopravních letadel airportu Vodochody, kde nárůst z 2 tisíc startů a přistání továrny Aero Vodochody na 35 tisíc startů a přistání airportu Vodochody, které samozřejmě silně ovlivní životní prostředí. Ten rozdíl je tak strašný, že si to těžko vůbec může někdo představit. My tam žijeme celý život, pane doktore, létalo tam 2 tisíce startů a přistání ročně, když se tam letadla vyráběla. Dneska tady mluvíte, aby to ekonomicky fungovalo, o 35 tisících pohybech. Já si to prostě neumím představit ve svých 69 letech. (Potlesk, pískot a výkřiky.)

Za deváté. Stejně tak v posudku není žádná odezva na silniční dopravu v místním regionu.

A konečně za desáté je to téma kompenzací, pane řediteli. Po povodních v roce 2002 se lidé u nás pustili do obnov svých příbytků s neuvěřitelnou zarputilostí na stejných místech, kde vodní živel tolik ublížil, ale nevzal vztah k domovu a místům tisíckrát viděným, spojeným s osudy mnoha generací, které zde prožily své osudy. Z toho je patrné, že žádná kompenzace nemůže nový domov či degradaci stávajícího ničím nahradit. (Bouřlivý potlesk.) Je asi těžké po někom chtít, aby výše uvedené pochopil, když v blízkosti letiště nesídlí nebo nežije. Konstatujeme pouze, že se v žádném případě nenecháme vyhnat ze svých domovů zničením našeho životního prostředí, sobeckým záměrem oznamovatele a využijeme k tomu všechny instituce naše i evropské. (Potlesk.) Se stejným důrazem opakujeme: nikdo z nás

nepřijme, a ani nebude vyjednávat o kompenzacích, protože život za peníze se směnit nedá. (Potlesk a výkřiky.)

Všechny mnou citované a vyřčené připomínky jsou součástí širšího stanoviska obce, které tímto předávám k zaprotokolování a dalšímu jednání. Obec se záměrem i nadále nesouhlasí a považuje jej za významné a zásadní ovlivnění zdraví svých obyvatel i životního prostředí. Na závěr podotýkám, že obec je ve svém negativním stanovisku k realizaci záměru konzistentní a vydává jej ve spolupráci s dalšími obcemi a organizacemi. Děkuji za pozornost. (Bouřlivý potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Já rovněž děkuji panu starostovi Chvatěrub a vyzývám zástupce obce Klíčany, je-li přítomen, aby předstoupil a přednesl své stanovisko. Obec Klíčany. Je tu někdo z Klíčan? Někdo, kdo zastupuje obec Klíčany? Zdá se, že nikoliv. Pak je tedy na řadě obec Kozomín. Obec Kozomín? Také nikdo. Pak tedy město Kralupy nad Vltavou. (Potlesk.)

Pan Petr Holeček (zástupce města Kralupy nad Vltavou): Dobrý den, jmenuji se Petr Holeček a jsem starostou města Kralupy nad Vltavou. Město Kralupy nad Vltavou obdrželo posudek k Letišti Vodochody a k záměru rozšíření letiště ve Vodochodech. Tento posudek byl zpracován, předložen zúčastněným subjektům bohužel více než rok po zákonném termínu. V posudku jsou velmi krátce, nám zdá se, bez širší argumentace vypořádány i námitky našeho města. 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, který vybudováním mezinárodního letiště bezpochyby bude. Nezohledňuje pak vůbec celkový dopad na zdraví, životní komfort a další negativní aspekty, které tento projekt přinese. (Potlesk.)

Naše připomínky z října 2011 nebyly, domníváme se, zpracovatelem řádně posouzeny ve všech bodech. Odpovědi i argumentace jsou bez širšího kontextu. Zcela opomenut byl mj. náš argument na dopravní napojení areálu na okolní komunikace, a tím i neúměrný nárůst dopravy v Kralupech nad Vltavou přes most T. G. Masaryka a přes celé město. (Potlesk.) V posudku a i v celé připravené studii EIA se používají čísla a údaje vypracované dopravně inženýrskou společností, které jsou však již zastaralé a neodpovídají skutečnosti. Stejně tak i trváme na nutnosti vybudování nového napojení silnice II/240 z D8 na R7, včetně obchvatu našeho města. Bez těchto dopravních změn se město Kralupy nad Vltavou zahltí automobily a

stane se totálně neprůjezdným. Je to totiž jediná spojnice mimo Prahu mezi Ruzyní a Vodochody. (Potlesk.)

Podobně vágně je naloženo i naší připomínkou k bezpečnosti města, ale 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 těkavé a výbušné plyny, nedaleko centrálního tankoviště ropy v Nelahozevsi, kde jsou skladovány strategické zásoby ropy pro celou ČR, i v blízkosti jaderného reaktoru v Řeži je pro naše město, ale znovu opakuji, i pro celou oblast nadále nepřijatelné a ohrožující desítky tisíc okolních obyvatel. (Potlesk.)

V posudku dle našeho názoru 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 aglomerace. 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 výroby 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. (Potlesk.)

Na závěr sděluji s plnou vahou dvou zastupitelstev, dvou volebních období, kdy zastupitelé města nesouhlasí se zájmem vybudovat zde mezinárodní Letiště Vodochody a i to, že město Kralupy nad Vltavou nesouhlasí s odpověďmi zpracovatele posudku ve všech bodech našich připomínek z října 2011 a nadále na nich trváme. Město Kralupy, většina našich obyvatel a obyvatel obcí, které patří k regionu, žádají mým prostřednictvím Ministerstvo životního prostředí jako vrcholnou organizaci státu o vydání takového stanoviska EIA pro mezinárodní letiště ve Vodochodech, které by zohlednilo dopad tohoto projevu na životní prostředí bohužel jednoho z nejprůmyslovějších a ekologicky nejhorších míst ve Středních Čechách. Děkuji. (Bouřlivý potlesk, souhlasné výkřiky.)

Předsedající Petr Studenovský: Já děkuji. Na řadě je pan starosta Martin Kupka z Líbeznic. Pan starosta nás požádal, je-li možné promítnout prezentaci. Prezentace je myslím založena v notebooku a i jsem to zmáčkl, ale obávám se, že nejsou zapnuty dataprojektory. Můžu poprosit organizátory, jestli můžou zapnout dataprojektor, abychom tu prezentaci viděli? (Na nápravě se pracuje.)

Pan Martin Kupka (zástupce obce Líbeznice): Dobrý den, já myslím, že se k těm dvěma obrázkům dostaneme v průběhu toho povídání, protože bych rád za obec Líbeznice využil ten prostor k tomu, abychom skutečně dokázali přednést konkrétní věcné připomínky jak k dokumentaci samotné, tak především k posudku té dokumentace. A to, co za malou chvíli uvidíte, je jedna z konkrétních věcných záležitostí. Přehmat, ke kterému došlo na straně posudku, a věříme, že se nám dostane už v průběhu dnešního jednání odpovědi a že třeba tahle nesrovnalost zároveň významně ovlivní i stanovisko Ministerstva životního prostředí ve výsledku. Já se omlouvám, že jsem si vzal mikrofon do ruky, ale pokládal bych za neúctu hovořit buď zády k vám, nebo zády k auditoriu, které má posuzovat ve výsledku celý záměr.

Obec Líbeznice je dlouhodobě jednoznačně naladěna proti Letišti Vodochody, je jednoznačně dlouhodobě na straně těch, kteří přinášejí věcné argumenty, proč by takový záměr v území neměl být realizován. Jsme přesvědčeni, že celé území už v tuto chvíli je zatíženo velmi významně mnoha různými negativními vlivy, a jsme přesvědčeni, že další takový vliv toto území neunes. Jsme navíc přesvědčeni, že posuzování vlivu stavby na životní prostředí nelze omezit pouze na jednotlivé posuzování toho, zda v tom či onom aspektu, zda v tom či onom limitu se projekt stává z hlediska zákona přijatelným nebo nepřijatelným. Smysl celého posuzování... (Potlesk.) Já si tady dovolím vzít na pomoc citaci ze samotného zákona o posuzování vlivů stavby na životní prostředí, kde se hned v úvodu praví, že cílem toho procesu je zajistit udržitelný rozvoj území prostřednictvím všech jednotlivých částí procesu. Myslím, že nikdo z nás si pod udržitelným rozvojem nepředstavuje to, že se v území zrealizuje cokoli v okamžiku, kdy v jednotlivých bodech to bude vykazovat podlimitní parametry, ale nikdo ze samospráv nebo přinejmenším naprostá většina lidí ze samospráv a občanů toho území si to přát nebude. Udržitelný rozvoj není možné odtrhnout od společnosti, není možné odtrhnout od lidí, kteří v tom území žijí. V tomhle směru mám za to, že je nezbytně potřeba, aby ti, kteří to budou posuzovat, odhlédli od formalismu (potlesk) a hleděli na jednotlivé argumenty teprve ve vzájemných souvislostech a byli schopni zohlednit to, co v průběhu celého odpoledne zaznívá a co se objevovalo i v jednotlivých parametrech.

Proto si dovolíme vyslovit zásadní kritiku bodu, který se objevil v reakci na náš podnět ze strany autora posudku, který říká, že zdůvodnění potřeby záměru je dle zákona č. 100/2001 Sb. zcela věcí oznamovatele a nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivu na životní prostředí. To je podle mého soudu formalismus. (Potlesk a souhlasné výkřiky.) Ministerstvo životního prostředí má k dispozici vyjádření jednotlivých samospráv, aby dokázalo zhodnotit jak zmíněnou potřebnost projektu, tak reakci území a samozřejmě to, co se

sice neobjevuje na začátku celého procesu, veřejný zájem, ale musí tady nutně hrát nějakou roli, protože ve všech ostatních případech ministerstvo velmi bedlivě zvažuje, zda veřejný zájem pro realizaci té či oné stavby vyváží na druhé straně negativní dopady. Tady ale žádný veřejný zájem není. (Bouřlivý potlesk.) Já v tomto ohledu oceňuji oznamovatele, který také nikde o tom, že by se mělo jednat o stavbu ve veřejném zájmu, nehovoří. (Potlesk.) A podle mého soudu výsledkem celého zvažování a celého procesu by tedy mělo být poskládání těch dvou argumentů dvou stran na miský vah: tedy potřebnost, jakýsi zájem, pozitivní výsledek záměru pro území a to negativní. Jsme přesvědčeni o tom, že to negativní v tomto ohledu jednoznačně převažuje. Téměř nic není možné položit na misku toho, co by mělo ten projekt upřednostnit a co by vyvážilo negativní dopady toho záměru. (Potlesk.)

Mimochodem celá dokumentace na mnoha místech přiznává, že ke zhoršení životních podmínek veřejnosti v území dojde. Nepochybně dojde. A budeme citovat vzápětí z jednotlivých pasáží i studie zdravotních rizik, kde se skutečně o zhoršení životních podmínek hovoří. Je jenom s podivem, a je to další bod naší kritiky, že samotný posudek tyto body ze samotné dokumentace vážným způsobem nehodnotí, nedává je do souvislostí a fakticky jakoby na ně nehleděl. Za chvíli se dostaneme k samotné studii zdravotních rizik, kde pan autor, pan doktor Havel uvádí celou řadu velmi vážných zjištění ať už ve vztahu k dospělé populaci, tak k populaci nejmladší generace, a přesto v celkovém posudku jsou hodnocení velmi vágní, já bych řekl přímo empatická vůči předkladateli záměru, jakoby mělo jít tak trochu o dohodu nebo řeknu shovívavost ze strany zpracovatele posudku. (Souhlasné pokřiky, potlesk, písťot.)

Pojďme se ponořit – omlouvám se za to, pokud budu poněkud dlouhý, ale mám za to, že tohle je jedna z posledních příležitostí, kdy můžete vy a zároveň obce říct jednoznačné a zároveň strukturované ne tomu záměru. (Potlesk a výkřiky.) Dovolím si tedy zastavit se u té části, která se věnuje zhodnocení zdravotních rizik. Proč obec Líbeznice klade takový důraz právě na tuto část celé dokumentace? Zatímco zhodnocení hluku i všech ostatních parametrů se opravdu věnuje jednotlivým dílčím aspektům, kde narážíme na to, že například není možné fakticky hodnotit součty hluku ze silniční dopravy a hluku leteckého, protože bojujeme se dvěma veličinami, srovnáváme nesrovnatelné, jabka s hruškami, na druhou stranu zhodnocení zdravotních rizik stojí jako nadstavba nad těmito jednotlivými částmi, protože všechny jednotlivé vlivy se ve výsledku sčítají v dopadech na zdraví obyvatel. (Potlesk.) Nikdo z nás když čelí hluku, tak neřekne, teď to bylo kvůli letadlu a teď to bylo kvůli autu. Pokud se nám špatně dýchá z důvodu zvýšených emisí, tak asi nejsme schopni rozeznat v ten okamžik ten pravý zdroj, ale smyslem posouzení zdravotních rizik by mělo být právě shromáždění těch

jednotlivých vlivů. A my jsme upozorňovali na to, že Světová zdravotnická organizace i další instituce našly v tuto chvíli moderní a uznávanou metodiku, tzv. metodiku DELI pro komplexní zhodnocení zdravotních rizik. Pokládáme za zásadní faul, že přes opakovanou výzvu zpracovatel dokumentace, a ani autor posudku se k tomuto našemu požadavku nepostavili, vůbec jej nekomentovali. (Pískot a výkřiky.)

Představím jenom, proč by právě hodnocení celého vlivu záměru podle této metodiky mohlo být pro to území velmi důležité, protože vyjadřuje dopady letiště z hlediska jakéhosi jednoho ztraceného roku zdravého života. Součet těchto DELI v zatížené populaci můžeme představit jako měření rozdílu mezi aktuálním zdravotním stavem a zdravotním stavem v ideální situaci, kdy celá populace žije do pokročilého věku bez nemocí a postižení. Světová zdravotnická organizace i Evropská agentura pro ochranu životního prostředí dokonce vyjádřily, jak je to v případě obyvatel EU z hlediska tzv. ztráty let zdravého života vlivem zvýšeného hluku. V případě dopravy je to 61 tisíc let zdravého života u ischemické choroby srdeční, 45 tisíc let zdravého života u dětí narušením jejich zdravého vývoje, 903 tisíc let způsobených narušením spánku. Mohl bych citovat další veličiny, ale jsem přesvědčen, že doporučení světové zdravotnické organizace i Evropské agentury pro ochranu životního prostředí není možné pominout zvlášť v okamžiku, kdy dotčené orgány a dotčené samosprávy takovou potřebu vysloví. (Potlesk.)

Rád bych požádal zpracovatele posudku, aby se k této otázce vyslovil, protože my jsme opravdu přesvědčeni o tom, že tohle vytváří zásadní handicap celého procesu posuzování vlivu stavby na životní prostředí a v tomhle případě konkrétně té části, která posuzuje dopady na zdraví obyvatel. Každá civilizace, každá lidská civilizace, co svět světem stojí, chránila na prvním místě nejmladší část populace a potom samozřejmě také nejstarší, ale v případě nejmladší části populace ten požadavek byl vždycky striktní, a dokonce Listina základních práv a svobod, tedy jedna ze součástí našeho ústavního pořádku, tuto mimořádnou ochranu dětem a mladistvým přiznává. My jsme upozornili na to, že dokumentace se nikterak nevypořádává s ochranou těch, kteří v území chodí do škol a do mateřských školek. (Potlesk.) Přitom jsou to právě ti, kteří by měli být ze zákona chráněni nejvíce. To, že samotná dokumentace jim nevěnuje zvláštní prostor a že ani ono zhodnocení zdravotních rizik pana doktora Havla neobsahuje zvláštní kapitolu, která by byla schopna se vypořádat s tím, že v zasaženém území je několik mateřských škol a několik zásadních škol. (Potlesk.)

Já bych rád uvedl specifický příklad líbeznické základní školy, která je spádovou oblastí pro poměrně rozsáhlé okolí a nešťastnou shodou okolností leží na nejvyšším místě obce a bezpochyby bude zasažena případnou realizací záměru ze všech objektů v obci

nejvíce. (Pískot.) Došlo by k paradoxní situaci, kdy bychom zvali děti k základnímu vzdělávání z okolních méně postižených oblastí do místa, které bude dopravou zatíženo víc než v současnosti. A to, o co běží v procesu EIA, je zhodnocení té změny, jestli ji – vracím se znovu na začátek – nějaká potřeba vyváží, jestli máme na druhé misce vah něco podstatného, proč by v tomhle ohledu se měly zhoršit podmínky pro život obyvatel a pro vzdělávání dětí. (Potlesk.)

Já si tady dovolím znovu citovat na několika místech ze zmíněné studie. Jeden z dopadů hluku je totiž zhoršení komunikace řeči, v důsledku zvýšené hladiny hluku má řada prokázaných nepříznivých důsledků v oblasti chování a vztahů (?), vede k podrážděnosti, nejistotě, k poklesu pracovní kapacity a pocitům nespokojenosti. Může však vést i 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. Necituji materiál iniciativy STOP Letišti Vodochody, cituji, podotýkám, zhodnocení zdravotních rizik, které je součástí dokumentace EIA a je dílem pana doktora Havla.

Cituji dále. Pro dostatečné srozumitelné vnímání složitějších zpráv a informací by rozdíl mezi hlukovým pozadím a hlasitostí vnímané řeči měl být nejméně 15 decibelů, a to nejméně v 85 % doby, kdy se hovoří. Při průměrné hlasitosti řeči 50 decibelů by tak nemělo hlukové pozadí v místnosti převyšovat 35 decibelů. Přeloženo do jednoduchého jazyka: V okamžiku, kdy náš hlas se šíří s hlasitostí 50 decibelů, tak v okamžiku, kdy okolní prostředí bude vykazovat hluk vyšší než 35 decibelů, tak to může přispívat ke složitější komunikaci. V okamžiku, kdy se budeme bavit konkrétně o budoucím stavu, kdy nad Baští, Panenskými Břežany, Líbezníci budou přistávat letadla, tak dojde minimálně nárazově v tom okamžiku ke zvýšení hlukového pozadí o násobek decibelů, než je těch zmíněných 15, které jsou důležitou podmínkou ke srozumitelnosti řeči. (Potlesk.)

Další citace, která se objevuje ve zmíněné studii zdravotních rizik. Hlukovou zátěž nad 55 decibelů Světová zdravotnická organizace, která mimochodem na mnoha místech slouží jako relevantní autorita v samotném posudku, v tomto případě se autoři dokumentace odkazují na Světovou zdravotnickou organizaci – i proto se domníváme, že náš odkaz na metodiku DELI je naprosto relevantní a příslušný proces by k tomu měl nepochybně přihlédnout. Tedy hlukovou zátěž nad 55 decibelů považuje Světová zdravotnická organizace 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. (Potlesk.)

Další citace ze zmíněné dokumentace a dostáváme se zpátky k tématu ochrany nejmladší generace. 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 jeden až dva měsíce při 5 decibelech 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 ustálených hluk z pozemní dopravy. (Potlesk.)

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 podle studie v případě realizace záměru 1976 obyvatel v obcích Bašť, Dolany, Kralupy nad Vltavou, Panenské Břežany a Zlončice. Práh mírného obtěžování hlukem 50 decibelů 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 plán jednotlivých obcí. V reálné situaci se však při subjektivním vnímání obtěžujícího vlivu hluku uplatňuje řada dalších faktorů a tento účinek se může projevovat i při nižší úrovni hlukové expozice. (Potlesk.)

Já vás nechci zdržovat nad míru. Chtěl jsem jenom citovat několik podstatných zjištění, která mají sloužit jako vážný podnět k hodnocení procesu EIA, aaráží mě, že posudek na tyto konkrétní podněty, na tato konkrétní závažná zjištění reaguje zcela minimálně. Možná je problém trochu i v tom, že autor samotného zhodnocení zdravotních rizik, přestože v samotném těle té studie, jak jsem citoval, uvádí tahle vážná fakta, tak nakonec dospívá k závěru, že z výše uvedených výsledků hodnocení v souhrnu vyplývá, že přímé zdravotní dopady realizace záměru na obyvatele dotčené území nebudou významné. (Pískot a výkřiky.) Pokračuji v citaci. Významné budou dopady v oblasti psychologické a sociální především ve formě subjektivního obtěžování hlukem způsobené vnesením hlukové zátěže z letecké dopravy do doposud převážně klidného území. Celé hodnocení je přitom zatíženo významnou nejistotou danou použitím vztahu expozice a účinků odvozených z výzkumů u největších 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.

Já nechci v tuto chvíli vše zpochybňovat, na druhou stranu pokládám za naprosto nezbytné, aby autor posudku se vypořádal s částí závěru, kde se praví, že významné budou dopady v oblasti psychologické a sociální především ve formě subjektivního obtěžování

hlukem způsobené vnesením hlukové zátěže z letecké dopravy do území. To je věta, která se musí objevit v posudku a musí být vypořádána způsobem, který bude odborně poctivý... (potlesk) a bude poctivý i z hlediska celkového zhodnocení procesu.

Zajímavé je, a tady já si dovoluji vyslovit další připomínku obce Líbeznice s ohledem na formulace obsažené v posudku i v hodnocení rizik, protože existuje znovu autorita, která říká, co je zdraví. Tady se najednou, jestli jste to postřehli, odlišil vliv na zdraví obyvatel z hlediska kardiovaskulárních onemocnění apod. a psychologické účinky, jakoby psychologie a to ostatní, psychické dopady, nebyly přirozenou součástí zdraví člověka. Kdyby neexistoval relevantní výklad daný znovu autoritou v podobě Světové zdravotnické organizace, mohli bychom o tom diskutovat. Jsem ale přesvědčen, že v okamžiku, kdy existuje relevantní výklad a Světová zdravotnická organizace říká, co se vnímá za zdraví, pokládám za nezbytně nutné, aby zpracovatel posudku k tomu přihlédl a zhodnotil ony obtěžující účinky a psychologické či psychické dopady jako součást pohledu na zdravotní rizika a na zdraví obyvatel, neboť jak... (Potlesk.) Prosím tedy, věnujte pozornost definici, kterou používá Světová zdravotnická organizace pro definici zdraví v širším slova smyslu. Zdraví je dle této organizace definováno jako stav kompletní fyzické, duševní a sociální pohody a ne pouze nepřítomnost nemoci nebo neduživost. (Potlesk.) Pokládám v návaznosti na tuto definici za nezbytně potřebné, aby došlo k přehodnocení závěru, který se objevil v hodnocení zdravotních rizik, protože je tu autorita, která staví jednoznačně definici toho, co se má vnímat jako širší pojem zdraví, a předpokládám v ten okamžik, že hodnocení toho, co bude významné, se objeví právě i v celkovém pohledu na zdravotní rizika.

Dovolím si zastavit, byť to pro některé možná bude trochu zdržující, u vyjádření, které se objevilo v posudku k připomínce obce Líbeznice, kdy my jsme nechali zpracovat na podkladu jednotlivých map hlukových studií, jednotlivých stavů budoucí hlukové zátěže – a ti z vás asi, kteří vystupují v pohádce Dlouhý, Široký a Bystrozraký jako bystrozrací, tak byste to mohli vidět – na té mapě hlukové zátěže jsou barevné terče, které ukazují umístění jednotlivých školek, jednotlivých základních škol a mateřských školek v dotčeném území. A argumentovali jsme v našich připomínkách tím, že pokládáme za nezbytně nutné, aby celý proces EIA věnoval adekvátní pozornost právě situaci v těchto školách a školkách. Odpověď autora posudku zní následujícím způsobem na konkrétní připomínku obce Líbeznice: Uvedená mapa se zakreslenými školními zařízeními zobrazuje kumulativní vliv hluku v hladinách LDVN, které jsou výsledkem matematických operací – silně nadhodnocují večer 18-22 hodin, přičítá se 5 decibelů a noc 22-06 hodin ráno, přičítá se 10 decibelů –, nemají nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnány s hlukovými limity. Je otázkou,

zda pobyt dětí v uvedených zařízeních probíhá večer, tedy mezi 18. a 22. hodinou a v noci mezi 22. a 6. hodinou... (potlesk), tedy v dobách, které se dominantně podílejí na velikosti zobrazených hodnot. Pro porovnání s hlukovým limitem z letecké dopravy lze použít přílohu č. 25 – Akustická studie leteckého provozu, grafická příloha č. 2, pro porovnání s hlukovým limitem ze silnic lze použít přílohu č. 24 – Doprava na pozemních komunikacích, grafická příloha č. 5. V případě použití těchto podkladů lze dokumentovat, že hladiny hluku ve vztahu ke školním zařízením budou významně podlimitní.

Já to teď zkusím dokumentovat na skutečných podkladech, protože jsme si dali tu práci a promítli jsme ty zmíněné terče se základními školami na podklad, o kterém hovoří zpracovatel posudku. Poprosím ten druhý obrázek, který dokumentuje, že i v případě, že použijeme konkrétně jenom to mapování vlivu letecké dopravy, tak celá řada škol a školek se objevuje v území, které bude zasaženo významnou hlukovou zátěží. Je to nezpochybnitelné a domníváme se, že odrazit tuhle připomínku jenom tímto formálním tvrzením a nevěnovat se meritorně tomu, jaká situace v těch školách a školkách bude, je neodpovědné. Samozřejmě že součást celého toho dokumentu bude dále předložena, ale musím upozornit na to, že to, co obec Líbeznice předložila už v první části, zachycovalo, ano, kumulativní vlivy ze silniční i z železniční dopravy spolu s dopravou leteckou, ale výhradně pro denní dobu čtyři metry nad terénem. Nikde jsem neobjevil, a může to být moje odborná neznalost, proč by tato použitá mapa měla hodnotit něco nereálného a nezobrazovat situaci tak, jak se modeluje pro případ realizace záměru v denní době, tedy nikoliv v noci a večer, jak praví posudek, kdy tam opravdu děti tolik nejsou, ale snažili jsme se poctivě vycházet z toho, co je součástí dokumentace a reálně dopadá na zdraví dětí. (Potlesk.)

My jsme si dovolili se obrátit před časem také autoritu pro nás dostupnou, na ředitele Psychiatrické léčebny v Bohnicích pana doktora Martina Holého, kterého jsme si dovolili citovat a přizvat i k jedné z tiskových konferencí, a on ve svém vyjádření říká: Zvýšený hluk může nejen komplikovat naprosto klíčové učení komunikace v mateřském jazyce, pokud se sníží rozdíl mezi hlasitostí mluvené řeči a hlukem pozadí, vede to k poruchám vnímání. Proces učení se tak znatelně prodlužuje. Zvýšený hluk u citlivých osob může navíc podporovat agresivní reakce vycházející z nepochopení komunikace. Další vážný efekt ověřený i v zahraničních studiích je při hlukové zátěži ztráta motivace ke kooperativnímu jednání, zdůrazňuje Martin Holý, ředitel Psychiatrické léčebny v Bohnicích. (Potlesk.)

Prosím tedy jenom závěrečné shrnutí požadavků a proseb obce Líbeznice ve vztahu ke zpracovateli posudku i ve vztahu ke zpracovateli, autorovi samotné studie zdravotních rizik. Jednak aby přihlédli k tomu, co Světová zdravotnická organizace definuje jako zdraví, a

nevyčleňovali psychické a sociální efekty hlukové zátěže jako samostatnou kapitolu, ale zapojili je do celkového pohledu na zdravotní rizika a na zdraví obyvatel.

Dále žádáme opakovaně a velmi důrazně, aby celý proces EIA byl schopen zhodnotit specifickou situaci ve školských zařízeních, protože – a o tom bude, předpokládám ještě v průběhu dne řeč – zřizovatelé škol, školek, ředitelé škol, školek by se mohli dostat do velmi nepříjemné situace, kdy například v mateřských školách jsou povinováni vyhláškou Ministerstva zdravotnictví, která určuje hygienické limity, aby děti pobývaly nejméně dvě hodiny venku v dopoledních hodinách a odpoledne pokud možno co nejvíce. Fakticky by tak děti v budoucnu vyháněli do podmínek, které pro ně budou méně komfortní, a při komunikaci s jejich pedagogy při přeletech letadel bude docházet ke kolizím nebo může docházet ke kolizím prostě z nepochopení případného příkazu pedagogického pracovníka.

Na to navazuje další připomínka obce Líbeznice a to je přehlédnutí dvou důležitých písemných připomínek, které byly adresovány ministerstvu v zákonné lhůtě, a to byl podnět a připomínky Základní školy Líbeznice a Mateřské školy Líbeznice. Nechci zasahovat do programu jednání, ale chtěl bych se zeptat, zda zástupci obou příspěvkových organizací obce Líbeznice by mohli vystoupit následně v tomto čase i z toho důvodu, aby dokumentovali adekvátnost požadavku pro řešení právě dopadů zvažovaného záměru na nejmladší část populace. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Nevidíme, pane starosto, žádný důvod, který té vaší žádosti bránil, jestliže nebude nikdo ze sálu protestovat s tím, že by správně patřili až do diskuse, a cítíte, že by bylo vhodnější, aby promluvili hned, není s tím žádný problém. (Potlesk.)

Pan Martin Kupka: Já si tedy dovolím poprosit zástupce Základní školy Líbeznice, zástupkyni ředitelky paní Mgr. Kateřinu Lindovou, aby vystoupila s podnětem základní školy, a prosím tedy dodatečně o vysvětlení, proč připomínky Základní školy Líbeznice nebyly zakomponovány do celého posudku, a prosím též o odpověď na otázku, zda se k nim přihlíželo, jak s nimi bylo naloženo.

Paní Kateřina Lindová (zástupce ZŠ Líbeznice): Dobrý den. Jmenuji se Kateřina Lindová a chtěla bych tady předložit několik věcných důvodů, proč jsme proti realizaci letiště. (Špatná slyšitelnost.)

Předsedající Petr Studenovský: Můžete blíž malinko k mikrofonu a pomaleji? Děkuji.

Paní Kateřina Lindová: Dovoluji si předložit hned několik věcných důvodů, které by ovlivnily negativně výuku a zdraví dětí v naší škole. Na vyvýšeném plató nad budovou školy se nachází multifunkční hřiště, kde probíhá výuka tělesné výchovy a také odpolední program školní družiny. Nemusím zdůrazňovat, že ve stejném čase by pravděpodobně docházelo k nejintenzivnějším pohybům na letišti. Venkovní prostor hřiště a areálu není možné před účinky hluku nijak chránit. Pokud budeme vycházet z tvrzení obsažených ve znaleckém posudku zdravotních rizik pracovaných panem doktorem Bohumilem Havlem, máme vážené důvody k zásadním obavám. Přelety letadel budou narušovat soustředění dětí, bude obtížné nebo zcela nemožné v době přeletu letadla dávat jakékoliv pokyny žákům ze strany vyučujících, rušivý efekt může přispět k většímu riziku zranění při tělesné výchově z důvodu větší nepozornosti a z důvodu nepochopení pokynů vyučujících. Povinnost zajistit výuku tělesné výchovy je přitom zakotvena ve všech úrovních vzdělávacích programů a provoz letiště by tak mohl naší instituci reálně znemožnit naplnění základních povinností a smyslu činnosti. Ještě závažnější by mohly být dopady pro děti ve školní družině, které by při dobrém počasí mají trávit pokud možno celé odpoledne venku při sportovních a podobných aktivitách. Dohled nad žáky ve školní družině je i v současnosti velmi náročný. Rušivý vliv hluku z letecké dopravy by nesporně zhoršil podmínky pro pobyt dětí venku i pro jejich pedagogický dozor při dohledu a vedení.

Pro hudební obory základního uměleckého vzdělání by bez dalších opatření, o kterých se však v procesu EIA zatím nikdo nezmiňuje, mohl být provoz letiště v plánovaném rozsahu skutečně likvidační. Není sporu o tom, že pro výuku v hudebních oborech je stávající hlukový limit iluzorní veličinou, výuka je obtížná či zcela nemožná i při mnohem menší hladině hluku. Právo na vzdělání, a to samozřejmě i na vzdělání v hudebních oborech, je zaručeno Listinou základních práv a svobod jako součástí ústavního pořádku ČR. (Potlesk a souhlasné výkřiky.) Domnívám se, že v tomto případě by mohl být záměr v přímém rozporu s ústavním právem. Listina zároveň přímo říká v čl. 29, že mladiství a osoby zdravotně postižené mají právo na zvýšenou ochranu zdraví při práci a na zvláštní pracovní podmínky. Toto právo se samozřejmě vztahuje i na žáky při plnění povinné školní docházky. (Potlesk.)

Jsme přesvědčeni, že tyto důvody se plně opírají o naše zkušenosti a naše znalosti při výchově dětí. Vyslovujeme proto zásadní výhradu proti realizaci záměru. Zároveň vznášíme připomínku k samotné dokumentaci EIA a ke zmiňovanému znaleckému posudku, že neřeší

specifická rizika pro nejmladší část populace a také jmenovitě pro žáky Základní školy a Základní umělecké školy v Líbeznicích, která slouží jako spádové školské zařízení pro další okolní obce. Paradoxně by tak děti za vzděláním přicházely do místa s větší zátěží hlukem, než je jejich domácí prostředí.

Na závěr uvádím vážnou výhradu k samotnému posudku, který vůbec nevypořádal námi vznesené připomínky. Z celé řady vážných konstatování ve znaleckém posudku nevyvozuje žádné závěry a je vůči oznamovateli záměru shovívavější než autor znaleckého posudku přímo placený oznamovatelem záměru. Děkuji za pozornost. (Bouřlivý potlesk.)

Pan Martin Kupka: Dovolím si tedy ještě požádat, jestli dovolíte, zástupkyni Mateřské školy Líbeznice, zástupkyni ředitelky Štěpánku Oliveriusovou o připomínku Mateřské školy Líbeznice, která rovněž v zákonném termínu podala připomínku písemnou a ve vypořádání v posudku se neobjevila.

Paní Štěpánka Oliveriusová (zástupce MŠ Líbeznice): Dobrý den. Mateřská škola Líbeznice odeslala své připomínky k doplněné dokumentaci v zákonném termínu. Zpracovatel posudku je přesto nikde nezmiňuje a nebyly vypořádány. To je první závažná výhrada, kterou musím na tomto místě vyslovit, a prosím, aby byla zaznamenána a v konečném rozhodnutí Ministerstva životního prostředí zhodnocena.

Dva objekty Mateřské školy Líbeznice se nacházejí na nejvyšším místě Líbeznic při severním okraji intravilánu obce. Tato poloha by školu odsoudila k větší zátěži, než jaké bude vystavena většina ostatních budov v obci, pokud by mělo dojít k realizaci diskutovaného záměru. Dovoluji si znovu předložit a zdůraznit hned několik vážných věcných důvodů proti realizaci diskutovaného záměru. Přelety letadel budou narušovat soustředění a všechny aktivity dětí, a to zejména při jejich pobytu na zahradě. Požadavek pobytu dětí na zahradě není dán vrtochem či libovůlí učitelek, tento požadavek přímo stanovuje vyhláška Ministerstva zdravotnictví ČR č. 410/2005 Sb., o hygienických požadavcích na prostory a provoz zařízení a provozoven pro výchovu a vzdělávání dětí a mladistvých. V paragrafu 21 v odst. 2 je přímo uvedeno: V zařízeních pro výchovu a vzdělávání a provozovnách pro výchovu a vzdělávání pro děti předškolního věku je denní doba pobytu venku zpravidla dvě hodiny dopoledne. Odpoledne se řídí délkou pobytu dětí v zařízení. V zimním i letním období lze dobu pobytu venku upravit s ohledem na venkovní teploty. Pobyt venku může být dále zkrácen nebo zcela vynechán pouze při mimořádně nepříznivých klimatických podmínkách a při vzniku nebo možnosti vzniku smogové situace. V letních měsících se provoz přizpůsobí

tak, aby bylo možné přenést výchovnou činnost dětí do venkovního prostředí nebo stíněných teras v co největším rozsahu.

Požadavek na co nejdelší dobu pobytu dětí na zahradě je hned na několika místech zakotven i ve školním vzdělávacím programu Mateřské školy Líbeznice, který je závazný a jeho plnění poléhá kontrole příslušných státních institucí. Bude obtížné nebo zcela nemožné v době přeletu letadla dávat jakékoliv pokyny dětem ze strany pedagogického personálu. Rušivý efekt může přispět k většímu riziku zranění při venkovních aktivitách z důvodu větší nepozornosti a z důvodu nepochopení pokynům učitelek. (Potlesk.)

Dovoluji si citovat ještě jednou v této souvislosti ředitele Psychiatrické léčebny v Bohnicích pana Martina Holého, že dopady hlukové zátěže na děti jsou opravdu vážné. Zvýšený hluk může nejen komplikovat naprosto klíčové učení komunikace v mateřském jazyce; pokud se sníží rozdíl mezi hlasitostí mluvené řeči a hlukem pozadí, vede to k poruchám vnímání. Proces učení se tak znatelně prodlužuje. Zvýšený hluk u citlivých osob může navíc podporovat agresivní reakce vycházející z nepochopení komunikace. Další vážný efekt ověřený i v zahraničních studiích je při hlukové zátěži ztráta motivace ke kooperativním jednáním. To zdůrazňuje Martin Holý. Z vlastního pozorování můžu potvrdit, že i při současné nesrovnatelně menší hlukové zátěži v souvislosti s přelety letadel přistávajícími na Letišti Ruzyně dochází k rušení komunikace mezi učitelkami a dětmi a také k narušování jejich soustředění na právě vykonávané aktivity. (Potlesk.)

Dalším velmi závažným problémem je zajištění nerušeného odpočinku dětí v odpoledních hodinách. Většinu dětí ukládáme po obědě ke spánku či odpočinku na lůžko. Také tento požadavek je zakotven v příslušných normách a předpisech. Negativní dopad hluku z letecké dopravy na klidný spánek je dílem hodnocen i v samotném znaleckém posudku zdravotních rizik. Právě kvůli tomuto negativnímu vlivu dochází k omezení nočních letů, požadavky dětské populace na spánek jsou ale ještě větší a měli bychom k nim s ohledem na požadavky zdravého vývoje také více přihlížet. (Potlesk.) Zdůrazňuji, že právo na větší ochranu životních podmínek pro vývoj dětí během pobytu v mateřské škole je možné odvodit přímo z čl. 29 Listiny základních práv a svobod. Pokud by došlo k realizaci záměru, stát by fakticky zcela rezignoval na ochranu dětí, které mají větší nároky na zdravý spánek i v odpoledních hodinách a také v čase před 22. hodinou. Mateřské školy samotné se týká především ochrana v odpoledním čase. (Potlesk.)

Jsme přesvědčeni, že tyto důvody se pevně opírají o naše zkušenosti a naše znalosti při výchově dětí. Vyslovujeme proto znovu zásadní výhradu proti realizaci záměru. Zároveň vznášíme připomínku k samotné dokumentaci EIA a ke zmiňovanému znaleckému posudku,

že neřeší specifická rizika pro nejmladší část populace a také jmenovitě pro děti Mateřské školy Líbeznice v provozu, který se řídí a musí řídit dalšími právními předpisy. (Potlesk.) Realizace záměru by mohla postavit vedení instituce do neřešitelné situace, kdy by nebylo schopno zajistit podmínky odpovídající příslušným předpisům a naplnit smysl své existence.

Na závěr uvádím vážnou výhradu k samotnému posudku, který vůbec nevypočítal námi vznesené připomínky. Z celé řady vážných konstatování ve znaleckém posudku nevyvozuje žádné závěry a nepožaduje žádné úpravy podmínek. Děkuji. (Potlesk a výkřiky.)

Pan Martin Kupka: Já si už dovolím dovést líbeznický blok k samotnému závěru. Pevně doufáme, že na základě tohoto projednání dojde k přehodnocení posudku, že se tam objeví připomínky, které mají vážný charakter a netýkají se jen Líbeznice. Příklad líbeznických škol je specifický v tom, že v případě samotné obce je právě škola a školka na tom vyvýšeném místě nejbližší koridoru, kde by letadla měla přistávat. Proto je to paradoxní, a proto se snažíme tomu projektu o to víc bránit. Týká se to i dalších školek. Ještě více zatížená Bašť má, i pokud bychom odmysleli kumulativní vlivy, vlivy silniční a železniční dopravy a promítali ten druhý obrázek, který postihuje odděleně od všeho ostatního, jak se to ale v životě nestává, ale kdybychom připustili, že budeme posuzovat jenom ten vliv leteckého hluku, tak i v takovém případě v tom dotčeném území je celá řada dalších škol a školek, ne jen ta líbeznická. Jestli se nepletu, v samotné Bašti, působí v tuto chvíli čtyři mateřské školy nebo objekty čtyř mateřských školek. Další jsou Panenské Břežany a Dolany. Bohužel do těch pásem i při této modelaci zasahují i školky v obci Měšice. Domníváme se proto, že v tu chvíli, i pokud bychom odmysleli kumulativní vlivy, se bezpochyby jedná o řády stovek dětí, nepochybně řády stovek dětí, tak požadujeme... (potlesk), aby se této problematice dokumentace EIA věnovala speciálně, požadujeme, aby samotný posudek znovu zhodnotil specificky tyto potřeby a stanovil podmínky pro to, aby v území zahrad mateřských škol, sportovišť základních škol bylo možné dosáhnout ochrany prostředí pro nejmladší generaci. Vracím se znovu k tomu, co lidská civilizace odnepaměti chrání na prvním místě – budoucnost nejmladší generace. (Bouřlivý potlesk.)

Pokud má proces EIA skutečně zhodnotit dopady na životní prostředí a v území umožnit jen takový projekt, který by neměl nepřijatelné dopady na životní prostředí, pak prostě musí přinést specifické řešení a specifické podklady pro dětskou část populace.

Dovolím si na závěr jenom kromě této žádosti a výzvy vyslovit také předpoklad, že po tom, kdy všechny samosprávy, které tu jsou zúčastněné, říkají jednoznačně ne a říká to nově i Středočeský kraj, není možné ponechat tento požadavek bez odpovědi. (Potlesk a výkřiky.) A

troufnu si říct, že v okamžiku, kdy nemáme větší autoritu, než je Světová zdravotnická organizace, tak je prostě nezbytně nutné, aby na doporučení této organizace a na dobrou praxi v podobě zmíněné metody DELI prostě ministerstvo a zhotovitel, resp. oznamovatel záměru pamatoval, a byť to může stát nějaké finanční prostředky, tak tuto část prostě dotáhl do konce.

Děkuji mnohokrát za pozornost. Omlouvám se, pokud jsem vás zdržoval příliš dlouho. (Potlesk a výkřiky.)

Předsedající Petr Studenovský: Také já děkuji, pane starosto, za vaše vystoupení i vašim dvěma kolegyním. A reagovat na vaše vystoupení chce asi logicky pan doktor Havel, takže, pane doktore, máte slovo.

Pan Bohumil Havel: Děkuji za slovo. A protože se nyní ten projev převážně týkal hodnocení zdravotních rizik a mého posudku, tak bych na něj trošku obsáhleji reagoval. Především bych chtěl ujasnit, co je cílem a smyslem posudku vlivu na veřejné zdraví. Ten v podstatě navazuje na hlukovou studii, která hodnotí akustické dopady záměru z hlediska hygienických limitů hluku stanových Ministerstvem zdravotnictví k ochraně zdraví a na rozptylovou studii, která hodnotí souladu záměru s imisními limity, taktéž stanovenými k ochraně zdraví. Cílem třetí studie, kterou já jsem dělal, tedy studie vlivů na veřejné zdraví, je poskytnout především těmto předchozím studiím doplňující informace a nějak to shrnout dohromady.

Má v podstatě tři části. První je taková obecná, kde se popisují současné poznatky z výzkumů vlivů různých faktorů na zdraví, a tady pochopitelně ten výzkum se směřuje konkrétně u hluku na ta území a na ty soubory obyvatel, kteří jsou vystaveni vysokým hladinám hluku, což tedy v okolí světových letišť je dostatek oblastí, kde hodnoty hluku vysoce převyšují naše současné hlukové limity, a například studie u dětí jsou prakticky všechny provedeny na školách, jejichž hluková expozice je vysoce na úroveň 60 decibelů, což je limit náš, s jednou výjimkou, o které budu mluvit.

Druhou částí studie vlivů na veřejné zdraví je vysvětlení právě, jak byly stanoveny současné platné limity, co je jejich podkladem a jakou ochranu zdraví nebo pohody obyvatel zajišťují. Ta ochrana nikdy není stoprocentní a někdy jsou vysoce kompromisní.

Třetí část potom je ta, že v rozsahu, který je stanoven metodikou v případě hluku Státního zdravotního ústavu, a v určených ukazatelích hodnotí kvantitativně zdravotní riziko z hlediska jeho velikosti a významnosti. Takže v podstatě tady jde o zpracování podkladů. Tyto podklady nebo tuto studii potom zhodnotí, případně si ji nechá doplnit nebo přepracovat

příslušný orgán ochrany veřejného zdraví. To je místně příslušná krajská hygienická stanice nebo v případě záměrů, které se týkají více krajů, je to přímo Ministerstvo zdravotnictví. To je tedy orgánem, který zhodnotí získané poznatky a potom k nim vydá vyjádření z hlediska jejich souladu s požadavky na ochranu veřejného zdraví, tedy to vyjádření, které obsahuje to, co jaksi bylo vyčítáno, že já tam nemám, to znamená to shrnutí a vyjádření o únosnosti nebo neúnosnosti, přijatelnosti nebo nepřijatelnosti daného záměru.

Pokud jde o hluk, což je ta zásadní věc zde, chtěl bych především podotknout, že vycházím z hlukové studie, která hodnotí situaci, kdy nebudou překračovány platné hlukové limity stanovené k ochraně zdraví. Je tedy pochopitelné, že v mém hodnocení těžko mohu dokladovat při podlimitní úrovni hluku nějaké výrazné závažné zdravotní riziko hluku. Nicméně já jsem na základě zhodnocení nejnovějších poznatků z výzkumů vlivu leteckého hluku na zdraví dospěl k některým zjištěním, která mě pak vedla k určitým doporučením pro provoz letiště nad rámec jaksi povinností provozovatele, které jsou dány hlukovým limitem.

První zjištění je to, že pro přímé zdravotní riziko, a tady já myslím zvýšenou nemocnost na jasně definované diagnostikovatelné nemoci, jako jsou poruchy spánku, hypertenze, infarkt myokardu. Tam je podstatný noční hluk, protože tím vyvolávajícím mechanismem je narušení spánku a reakce organismu, ke kterým dochází, aniž by se vědomě probouzel. Tam se ukazuje, že i při podlimitní úrovni hluku pod 50 decibelů lze předpokládat mírné riziko konkrétně hypertenze, na což já jsem upozorňoval už v oznámení záměru v roce 2008, a z toho vyplynulo moje doporučení a následně tedy výrazné omezení nočního provozu letiště.

Druhé zjištění se týká toho, že zejména nové evropské studie z okolí letišť ukazují, že lidé dneska tolerují letecký hluk podstatně méně nežli v dřívějších dobách, jinými slovy cítí se být hlukem z letadel více obtěžováni. Proto také mně v posledním kvantitativním hodnocení vyšel odhad silně obtěžovaných obyvatel v okolí letiště podstatně vyšší, než to bylo v předchozích dvou studiích. Obtěžování není nějakou zdravotní diagnózou, to je prostě stav zhoršené... (pískot a nesouhlasné výkřiky) ...to je stav zhoršené kvality života, zhoršeného komfortu... (pískot a výkřiky).

Předsedající Petr Studenovský: Můžu? Já bych chtěl strašně moc poprosit, nechte pana doktora domluvit. On má přece velmi podobné právo hovořit na tomto shromáždění jako vy.

Pan Bohumil Havel: Nevíte, co chci říct. Zachovejte klid. Já tím nijak nesnižuji tento ukazatel, pouze konstatuji, že jak náš Státní zdravotní ústav v metodice, tak Světová zdravotnická organizace zařazuje tento ukazatel mezi vlivy na zdraví právě z důvodu široké definice zdraví jako stav nejenom tělesné, ale i psychické a sociální pohody, ale současně říká, že je velmi obtížné hodnotit jeho zdravotní závažnost a například v tom ukazateli DALI, o kterém budu za chvíli mluvit, v nové metodice, kterou vloni vydalo, vysloveně říká, že se tímto způsobem hodnotit nemá, i když v předchozích metodikách se o to nějakým způsobem snažili. Já jsem tudíž ten ukazatel nazval jako nepřímý zdravotní vliv v oblasti psychické a v oblasti kvality života. Tak to přesně hodnotí autorizační návod v hodnocení zdravotních rizik. Samozřejmě do vlivů na veřejné zdraví patří, já ho také hodnotím a v daném případě ho hodnotím jako významný, na rozdíl od přímých zdravotních dopadů, tedy zvýšené nemocnosti, které hodnotím jako nikoliv bezvýznamné, ale mírné nebo lépe řečeno nevýznamné.

Třetí záležitostí, o které zde byla teď dlouhá řeč, je vliv na výuku dětí ve školách. Obecně poznatky o vlivu hluku na zdraví dětí se sledují dlouhá léta, samozřejmě děti jsou vždycky považovány za prioritní citlivou skupinu a hlukové limity jejich ochranu vždycky zohledňují. V případě hluku se sledovaly jak psychologické účinky na obtěžování, na rušení spánku, tak na stresovou reakci, měřil se tlak dětí v okolí letišť, hladiny stresových hormonů. V podstatě tyto studie nedospěly k nějakým závěrům, které by vedly ke stanovení zvláštních limitů pro děti a pro dospělé. (Nesouhlasné pokřikování.) Specifický efekt, který byl zjištěn u podlimitní úrovně hluku, a to teprve velmi precizní studií z okolí třech velkých evropských letišť v Anglii, v Holandsku a ve Španělsku, to je ta studie Ranch (?), o které se také někteří z vás v připomínkách zmiňovali, zjistila, že účinek na výuku v jednom jediném ukazateli, tj. tzv. čtecí věk, úroveň čtení, tedy chápání čteného textu, je možné vysledovat i do podlimitní úrovně hluku pod 60 decibelů. To je posun, o kterém zde mluvil pan starosta, o jeden až dva měsíce čtecího věku vůči národnímu průměru na pět decibelů. V poslední metodice WHO se to kvantitativně orientačně hodnotí tak, že se v podstatě v té křivce proložila přímka od expozice 50 decibelů, kde se předpokládá nulový efekt, k 90 decibelům, kde se předpokládá 100procentní efekt, tedy u 100 procent dětí a v tom nejnižším pásmu 55-65 decibelů vychází, že je možné tento vliv vysledovat u 20 % dětí. Je to tedy rozdíl, který se dá zjistit pouze cílenou studií. (výkřiky.) V podstatě je ověřen jednou studií, nicméně jsem považoval za užitečné a potřebné na něj upozornit a v rámci kompenzačních opatření tedy navrhnout, aby se směřovala i do protihlukového zabezpečení nejbližších škol. (Pískot.)

Co je podstatné, to je to, že žádná studie, ani tato zmíněná, neprokázala žádný zdravotní efekt na zdraví dětí nebo na vývoj dětí při podlimitní úrovni hluku. Takže hlukový limit, který u nás platí pro okolí škol a mateřských škol, je stejný, jako je hlukový limit pro obytnou výstavbu. Je logické podle mě, že dítě by mělo být chráněno ve spánku před hlukem minimálně stejně doma, kde spí celou noc, jako v mateřské škole a stejné to je i ve venkovním prostředí, kde tráví kolem bydliště určitě víc času než na školním hřišti.

Co je problém, a to já uznávám a tam s vámi souhlasím, to je hlukový limit pro vnitřní prostředí škol pro učebny během výuky. Ten hlukový limit je dokonce o pět decibelů vyšší než limit pro byty, což si osobně myslím, že není v pořádku, protože nerušenou komunikaci řečí, tedy komunikaci mezi žáky a mezi učiteli to nezajišťuje. Já jsem shodou okolností publikoval v časopise Hygiena, který se zabývá ochranou a podporou zdraví, v letošním roce článek, ve kterém shrnuji výsledky výzkumu hluku na zdraví a na problém s tímto limitem tam upozorňuji. Pokud vím, tak Ministerstvo zdravotnictví se tím hodlá zabývat.

Ještě bych chtěl říct pár slov k tomu ukazateli DALI. Je pravda, že poslední metodiky WHO zahrnují také postupy, jak některé zdravotní účinky hodnotit tímto ukazatelem. Je to v podstatě jedno číslo, které sčítá počet ztracených let života v důsledku předčasného úmrtí a počet ztracených let zdravého života v důsledku zhoršené kvality života v důsledku nějakého onemocnění nebo nějakých zdravotních potíží. Tento ukazatel se užívá především v národním měřítku nebo nadnárodním třeba v rámci celé EU k posouzení různých vlivů na zdraví při plánování opatření k ochraně zdraví. V loňském roce vyšla metodika WHO, já ji tady mám s sebou, která určuje, jak by měly členské státy EU používat tento ukazatel při hodnocení expozice hluku, které vyplývají z tzv. národních strategických hlukových map. To jsou mapy, které každý stát v Evropě co pět let podle směrnice Evropské rady a Komise z roku 2002 je povinen zpracovávat. Ukazatel DALI se tam používá pro hodnocení kardiovaskulárního rizika a pro hodnocení poruch spánku. Vyloženě tady píší, že pro obtěžování a pro vliv na výuku u dětí, jejichž zdravotní efekt se dá obtížně hodnotit, se ten ukazatel používat nemá. Ale je také pravda, že předchozí hodnocení celonárodní nebo celoevropské zahrnovalo i tyto dva ukazatele, a protože jsem si připomínky, ve kterých se to objevovalo, že vlastně tento ukazatel není použit, četl, tak jsem to dopočítal, ale nevěřím tomu, že by se v procesu EIA někdy tento ukazatel začal používat.

Důvody jsou dva. Jednak je to jedno číslo, které nemáte s čím srovnat. A v tom čísle jsou obsaženy dvě různé jednotky. Přece jenom je rozdíl, jestli je člověk mrtvý, anebo jestli se jenom léčí s nějakou nemocí. Takže není ani úplně srozumitelné toto číslo, co si pod tím představit, ale hlavně u hluku, kde se většinou pohybujeme v podlimitní úrovni hluku, je

dominantním efektem obtěžování. A k tomu, zda vůbec a jak tento ukazatel hodnotit s ukazatelem DALI, ani experti WHO nemají zdaleka jednotný názor.

Takže ještě k tomu výsledku. U hluku samozřejmě nejde o nějaká předčasná úmrtí, tam jde o nemocnost nebo zdravotní potíže. A k tomu je třeba mít tzv. koeficient závažnosti zdravotního postižení, což odvozují experti víceméně odbornou úvahou, také existuje ke každému ukazateli jaksi několik možností, ale já jsem to spočítal tedy pro vliv Letiště Vodochody, kde bych se zmínil o hodnotách koeficientů závažnosti podle WHO, kde nejvyšší má infarkt myokardu 0,4, pak je hypertenze 0,35, pak je spánek 0,07, tady zařadili i silné obtěžování 0,02 a vliv na výuku u dětí, což má nejnižší číslo 0,006. Celkově pro vliv Letiště Vodochody vychází v ukazateli DALI 82 ztracených let zdravého života, z toho celých 65,5 představuje obtěžování. Pro porovnání, já zatím jako jediný zpracovatel hodnocení rizik u nás používám ukazatel ztracených let života i na souhrnné hodnocení vlivu znečištění ovzduší. Tady v daném případě, o tom tu ještě nebyla řeč, vliv letiště na ovzduší, tak jako u všech světových letišť není významný, i když někdy obavy vyvolává (výkřiky a občasný potlesk), ale mohu to porovnat s vlivem na úmrtnost. Současné úrovně znečištění ovzduší v této oblasti... (Výkřiky, pískot, tleskání.) Pokud není zájem vědět o tom, jak působí znečištění na zdraví, nemusím to povídat. (Pokřikování ze sálu.)

Takže jestliže to mám dokončit, počet let ztraceného života v ukazateli DALI z důvodu imisního pozadí, tedy úrovně znečištění ovzduší bez ohledu na to, jestli tu letiště bude, nebo nebude, a je to v podstatě úroveň, která mírně přesahuje průměr ČR, je 367. Je to tedy podstatně více, nežli bude hlukový vliv letiště.

Předsedající Petr Studenovský: Děkuji panu doktorovi. Já bych vás chtěl opravdu ne snad požádat, ale poprosit, když mluvil kdokoliv u toho mikrofonu tady před námi, ani u tohoto stolu, a musím říct, že ani ve většině sálu se neozývaly žádné výkřiky, ani pískot. Myslím, že většina lidí nepíská a nevykřikuje, protože si myslí, že to není úplně slušné. Já vás o to chci opravdu moc poprosit. Já jsem tady mj. proto, abych garantoval, že každý, kdo má nějaké stanovisko a nějaký názor na projednávanou problematiku, aby měl svobodnou možnost, aby s tím názorem tady mohl vystoupit a nikdo by mu v tom neměl bránit. Tak vás prosím, abyste tomu nebránili ani vy v případě, že s tím stanoviskem třeba nesouhlasíte. To je vaše dobré právo.

Poprosím zástupce zpracovatelů posudku, jestli se vyjádří k tomu, co tady říkal pan starosta Kupka.

Pan Vladimír Ludvík: Děkuji. Já bych k problematice zdravotních rizik jenom doplnil. Posudek pana doktora Havla byl podrobně posouzen panem Ing. Kubinou, který je autorizovanou osobou pro posuzování vlivů na zdraví, autorizovanou osobou pro posuzování vlivů hluku. Pan Ing. Kubina se bohužel musel omluvit z dnešního veřejného projednání, protože je poměrně vážně nemocen dlouhodobě, nicméně jeho posudek plně potvrdil závěry pana doktora Havla, je součástí posudku EIA a každý si ho tam může přečíst. Nemyslím si, že bych ho měl tady podrobně číst já.

Dále bych chtěl doplnit. Tady pan starosta velice dobře ukazoval mapku obce Líbeznice, ke které jsme se vyjadřovali v posudku, a tam jsme právě konstatovali, že se jedná o hodnotu LDVN, zatímco s limitem je možno posuzovat buď denní, nebo noční hladinu hluku, a zároveň na té druhé mapce byly zakresleny polohy školních a předškolních zařízení v souvislosti s denními očekávanými hladinami hluku a já nevím, jestli to od vás bylo dobře vidět, ale právě ta plocha, která byla znázorněna červenou a fialovou barvou, tak to je plocha, kde by mělo být dosaženo nebo měl by být překročen hygienický limit pro denní hladinu hluku. A z té mapky je naprosto zřejmé, že vlastně všechna zobrazená školní i předškolní zařízení jsou poměrně daleko od těchto ploch, kde k tomu může dojít. (Pískot a nesouhlasné výkřiky.)

Předsedající Petr Studenovský: Pane starosto, máte technickou připomínku?

Pan Martin Kupka: Pane doktore, já se moc omlouvám, ale to, co jste uvedl, není pravda. Já mám znovu ten flash disk v kapse, můžeme se na to podívat. Mapa, ze které jsme vycházeli v prvním případě, zobrazuje kumulativní vliv leteckého hluku, hluku ze silniční dopravy a ze železniční dopravy v denní době čtyři metry nad terénem. V přílohách byla tato mapa uvedena s hodnotou LAQD. To byla mapa, ze které jsme vycházeli. Ano, máte pravdu, s ohledem na to, že se jednalo o kumulativní vlivy, tak zasahovala těmi barvami daleko větší plochu.

Abych vyšel vstříc vaší připomínce, tak jsme zobrazili stejné terče s mateřskými školkami a základními školami na doporučené příloze č. 2, která zobrazuje výhradně letecký hluk, ale podotýkám, že v popisu obou map je shodně uvedeno LAQD čtyři metry nad terénem. V tomto ohledu se neliší. Liší se jenom v tom, alespoň tedy pokud můžu vycházet z těch popisků, že v jednom případě se jedná o kumulativní vliv všech druhů dopravy a v druhém případě pouze o leteckou dopravu. Velmi se omlouvám, ale je možné, že tomu špatně rozumím, anebo jsou špatně uvedeny vysvětlivky, ale v každém případě je pravda, že i

v druhé mapě se objevují terče základních a mateřských škol v místech, kde bude docházet k větší hlukové zátěži. Nemusí jít, a to jsme také si nečinili nárok povědět, o nadlimitní ukazatele, ale o ukazatele, které, tak jak napovídá zhodnocení zdravotních rizik, budou mít obtěžující účinek. Obtěžující účinek prokazatelně, kde se objevují v hladinách nad 50, 55 decibel. (Potlesk.) To tedy dovysvětlení těch tabulek. A poprosím v tom případě o vysvětlení písemné, protože se domnívám, že v tomhle případě je nepřesnost na vaší straně.

Předsedající Petr Studenovský: Prosím, máte slovo.

Pan Vladimír Ludvík: Bude vhodnější, když to vysvětlíme písemně v rámci vypořádání připomínek k posudku.

Pan Martin Kupka: Omlouvám se. Jde mi jenom o to, ano, tu terminologickou nesrovnalost je jistě možné vysvětlit, ale není možné nezohlednit ten fakt, není možné nezohlednit to, že v území zasaženém v budoucnu hlukem z letecké dopravy se prokazatelně vyskytují školky a školky v hladinách nad 45, 50 a 55 decibel. To se tam objevit musí a je to náš požadavek a domnívám se, že pokud proces posuzování tohle nezhodnotí, tak bude vždycky diskutabilní, protože navazuje na to, co uváděl znovu pan doktor Havel ve svém posudku, a toto tam zaznělo.

Poslední připomínka. Já jsem si dal čas a přečetl jsem onen oponentní posudek pana Ing. Kubína. Dovolím si k němu stručné vyjádření, neb stojí za pozornost. Ten posudek má 65 stran. Vlastních myšlenek a vlastních závěrů pana Ing. Kubína je tam stran 14. To ostatní jsou citace, dokladování odborné způsobilosti, která mimochodem je propadlá, pokud není doplněna novými poznatky, a musím říct, že i bez podrobné znalosti a kvalifikace lékaře pokládám takový oponentní posudek za velmi problematický, protože opravdu neobsahuje žádnou přidanou hodnotu autora oponentního posudku. 56krát pouze uvádí, že je příslušné stanovení bez připomínek. Nedovedu si představit, jak takový oponentní posudek by mohl za standardních okolností uspět nehledě na to, že sám autor oponentního posudku uvádí, že na to bylo málo času. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Dámy a pánové, dovoluji mi, abych teď vyhlásil dvacetiminutovou přestávku. Už tu sedíme hodně dlouho bez přestávky a první po přestávce by promluvila zástupkyně obce Máslovice a obce Měšice, Mratín atd. podle abecedy. Děkuji. Dvacet minut přestávka.

(Přestávka.)

(Po přestávce.)

Předsedající Petr Studenovský: Poprosím vás, zaujměte prosím místa, ať můžeme dát slovo zástupkyni obce Máslovice, aby mohla přednést své stanovisko. Ještě jednou prosím o klid a, paní starostko, máte slovo.

Paní Vladimíra Sýkorová (zástupce obce Máslovice): Děkuji. Je tato vzdálenost slyšitelná? (Ano.) Předem mého vystoupení bych vás ráda seznámila s jednou aktuální zprávou, která mně přišla esemeskou na můj mobil od posluchače Radiožurnálu, ve kterém dnes pan Kačur řekl, že obklopení stolku a následné přerušení projednávání dnes byla sabotáž na tomto projednávání. (Pískot.)

A teď k připomínkám. Obec Máslovice se již několikrát vyjadřovala k dokumentaci EIA a samozřejmě očekávali jsme, že oponentní posudek se bude vážně zabývat všemi připomínkami, avšak to se podle našeho názoru nestalo a tento oponentní posudek doktora Vladimíra Ludvíka považujeme za nedostatečný k tomu, aby na jeho základě vydalo Ministerstvo životního prostředí souhlasné stanovisko k tomuto záměru.

Vedou nás k tomu zejména tyto skutečnosti: 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 detailu vyjasněna řada sporných otázek o očekávaném vlivu záměru na životní prostředí, čili vypsal o letišti jakýsi bianco šek. (Potlesk.)

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. (Potlesk.) Autor se nedostatečně vypořádal s četnými konkrétními námitkami a připomínkami obcí a jiných účastníků řízení, což si ukážeme na příkladu připomínek naší obce. Autor nepracuje s principem předběžné opatrnosti, jak to požaduje zákon o životním prostředí. Uplatnění tohoto principu je na místě 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.

K principu předběžné opatrnosti při posuzování vlivů na životní prostředí bych dala příklad naší obce. Podle předložené dokumentace v ní provedených výpočtů leží naše obec asi z poloviny zastavěné části včetně mateřské školy v hlukovém pásmu 50-55 decibelů, které je považováno za pásmo mírného obtěžování hlukem, ovšem již 200 metrů od okraje bytové zástavby začíná hlukové pásmo 55-60 decibelů s možným větším výskytem vážnějších zdravotních potíží a o dalších 300 metrů dále už je pásmo skutečně rizikové se 60-65 decibely. 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 i jiných okolních obcí v této hustě osídlené oblasti. (Potlesk.)

Autor posudku je vůči dokumentaci o vlivu záměru na životní prostředí tak nekritický, že si dovoluje tvrdit, že – v uvozovkách – můžeme očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější, strana 194 oponentního posudku. (Potlesk.) Proč se však v záměru hovoří o kompenzacích pro sdružení obcí dotčených provozem letiště, když vliv na lidské zdraví bude dokonce příznivější? (Potlesk.)

S připomínkami naší obce se autor posudku vypořádal několikerým způsobem. S námitkou, že není garantováno nepřekročení počtu pohybů letadel za rok ve výši 35 tisíc 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. (Potlesk.)

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 jej mohou ovlivnit. Do fáze stavebního řízení přesouvá i náš požadavek rozboru chemického složení odpadních vod z hlediska možné kontaminace povrchových i podzemních vod. Přímou směšně působí závěr k jedné naší námitce k problematice pozemní dopravy, kdy se doslova uvádí, cituji, že podmínkou vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál je zprovoznění uvažovaného přivaděče na D8. Znamená to, že když přivaděč nebude, že nebude v provozu terminál?

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 a upozorňovali jsme na to, že rozptylová studie se nezabývá imisemi a rozptylem olova polycyklických aromatických uhlovodíků, ani koncentrací přízemního ozonu.

Některé námitky přímo bagatelizuje, jako je zhoršení pozemní dopravy, výskyt havarijních situací a znehodnocení nemovitého majetku občanů v okolí letiště. Autoři stejně tak i oponent vyzdvihují jako velký klad záměru vznik nejméně 3 tis. nových pracovních míst, čili jinými slovy říkají: občane, smíř se s tím, že tu budeš mít více hluku, že budeš dýchat horší vzduch, ale zato bude více práce a budeš mít, z čeho žít. To by možná mohlo působit tam, kde je vysoká nezaměstnanost, která už může plodit bídu. V našem regionu tomu tak bohudík není, okres Praha-východ má nejnižší nezaměstnanost v celém státě, a pokud by lidé, kteří chtěli investovat do vodochodského letiště, měli opravdový zájem přispět ke snížení nezaměstnanosti, měli by své peníze investovat tam, kde je to opravdu zapotřebí, a nevlamovat se tam, kde jsou nezvanými hosty. (Bouřlivý potlesk.)

Ted' se podívejme podrobněji na proklamovaná nová pracovní místa. Na straně 26 základní dokumentace EIA ze srpna 2011 je uvedeno, že rozšíření letiště vytvoří celkem 3240 nových pracovních míst, z čehož jen 740 má být přímo zaměstnáno na letišti. Těchto 740 pracovních míst ovšem zdaleka všechna nejsou místa nová. Je do nich započítán například hasičský sbor, který tu již existuje, také odbavování letadel, byť v omezené míře, také pracovníci na údržbu rozjezdové dráhy, ostraha letiště a podobné činnosti, takže se nám tento počet nových míst jaksi scvrkává. Počet ostatních deklarovaných míst do celkového počtu 3240 jsou už pouhé hrubé odhady. Lze dost vážně pochybovat o tom, že letecké společnosti, které se usídlí ve Vodochodech, vytvoří u svých přepážek v odbavovací budově 400 pracovních míst. Jak je tento údaj postaven na vodě, svědčí i to, že s tímto počtem není vůbec uvažováno na straně 127 zmíněného elaborátu EIA při bilancování splaškových vod. Tito lidé si nebudou mýt ruce, nebudou chodit na záchod. Pokud jde o zbylých 2000 nových pracovních míst, tedy zhruba dvě třetiny celkového proklamovaného počtu, tak to je přímo věštění z křišťálové koule. Zahrnují se sem různé aktivity, které má letiště nepřímo vyvolat, jako jsou půjčovny aut, turistický servis, ubytování apod. Některé z těchto aktivit by jen posilovaly nepříznivý vliv letiště na životní prostředí – například půjčovny aut a budování zpevněných parkovišť – a nenašly by ani příliš kladnou odezvu v územních plánech obcí. Jiné, například ubytování, by tvořily z velké části jen jakýsi přivýdělek bez vzniku nových pracovních míst.

Souhrnně lze tedy říci, že údaj o počtu nových pracovních příležitostí po rozšíření letiště je silně nadhodnocen a v žádném případě nemůže být považován za vážný argument,

který by oslabil záporný vliv rozšíření letiště na životní prostředí, a tím vzniklá rizika pro zdraví obyvatel v jeho okolí. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Já vám děkuji, paní starostko. Na řadě je zástupce obce Měšice.

Pan Jiří Bejlek (zástupce obce Měšice): Vážené dámy, vážení pánové, vážení spolubojovníci. Troufám si to tak říct, protože nám opravdu jde o holé přežití. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Promiňte, vy jste pan starosta Lanc?

Pan Jiří Bejlek: Dovolte, abych se představil. Jmenuji se Jiří Bejlek a jsem místostarostou obce Měšice, která byla v roce 2009 jedním ze zakládajících členů iniciativy STOP Letiště Vodochody, a tato iniciativa byla založena zejména proto, aby se mohly obce společně bránit proti tomuto šílenému záměru, kvůli kterému jsme se tady dnes sešli.

Já jsem vděčný panu předsedajícímu tady, že vyhlásil přestávku, protože bych si nedovolil vystoupit po panu starostovi Kupkovi, který jako bývalý mluvčí vlády je super rétorik a je na to školen. Já to neumím, nikdy jsem před tolika lidmi nevystupoval, maximálně na dětském dnu. Tam jsem mohl být za šaška, tady si to však nedovolím.

Ještě musím improvizovat, i když to mám nachystané, protože měl se mnou přijít primář naší nemocnice pan profesor Andryšek, CSc., což byla velká kapacita v oboru onkologie a který se chtěl zúčastnit, protože se ho dotklo nejen jako bývalé kapacity, ale vůbec jako občana, že jeho připomínka, kterou dával k EIA, nebyla také zohledněna. On dával připomínku za soukromé zdravotnické zařízení, které provozuje v obci Měšice v bývalém zámku po Nosticích, provozuje tam – jmenuje se to – Centrum integrované onkologické péče. Už z toho názvu vyplývá, že tam jsou onkologičtí pacienti. Všichni víme, určitě to měl někdo v blízkosti nebo ve své rodině dokonce, co takové onkologické onemocnění představuje a co pacient potřebuje. Potřebuje hlavně klid, potřebuje hlavně péči a potřebuje dožít ve slušném prostředí. A teď si vezměte, že tímhle šíleným záměrem mu nad jeho soukromým zařízením, do kterého investoval 20 let svého života a nemalé finanční částky, budou ve výšce 400 metrů přímo nad ním, protože nám to jde nad centrem obce, nad naším zámkem, budou létat každých šest minut letadla. Co mu je to platné, takovému onkologickému pacientovi, že se bude létat do 22 hodin. On spí i přes den, chce mít klid, chce mít pohodu, a pokud je ještě schopný, chce si dojít do zámeckého parku, aby si tam užil

poslední sluníčko. A teď mu tam budou létat takovéhle hrůzy. Na našem zámku byl jako první v Čechách vztyčen hromosvod. Tadeáš Klimkoš nám v 18. století, když hrabě Nostic zámek postavil, ten hromosvod vztyčil. Málokdo to víte. Myslíte, že třeba to udělal Prokop Diviš, ale u nás byl postaven Tadeášem Klimkošem v 18. století.

Ted' profesor je takový vtipálek. Říkal: Vzkaž jim tam, že se bojím, aby nám ten hromosvod, pokud vytáhnou podvozek, náhodou neshodili z toho zámku, protože to nebezpečí tady skutečně hrozí a je to velice nepříjemné. To k panu primáři, který tedy se obrací na zdravý rozum v zájmu svých pacientů. Ani tito pacienti, kterých je tam sto a je tam 70 zaměstnanců, ti lidé tam jsou pořád, i když jsme připomínkovali, že do našich počtů obyvatel nejsou tito lidé zahrnuti a jsou tam stále, tak nikdo na to nereagoval. V dokumentaci dokonce stojí, že v celé trase koridoru není žádné zdravotnické zařízení. To je lež. Zdravotnické zařízení tam je. Je tedy ve vzdálenosti 9 kilometrů, nicméně je. Bohužel pan hrabě Nostic v 18. století nepředpokládal, že by měl dát dvojité nebo trojité okna, a ani památkáři nám to dneska do budoucna nedovolí. To znamená, tam mají jednoduchá okna, v zimě je to velice náročné na vytápění a tam je slyšet opravdu všechno. A ještě zámek je postaven do „účka“ a tam se cokoliv rozléhá, takže pacienti budou tím velice trpět.

Takže připomínka nebyla zohledněna. Zdravotnické zařízení existuje v trase. Bohužel bývalému hejtmanovi se podařilo zlikvidovat zdravotnické zařízení v Panenských Břežanech, protože to bylo v jeho moci, ale toto zařízení... (Potlesk.) Toto zařízení naštěstí je soukromé, tak na to nikdo neměl páky, pokud nám nezmění zdravotní vyhlášky a nebudou mít z čeho žít.

Jenom závěrem tedy ještě dovolu, abych vám vyřídil vzkaz od pana primáře, který svým typickým smyslem pro humor vzkazuje, že pokud dojde k uskutečnění záměru, bude požadovat po investorovi kompenzaci ve formě plen pro dospělé, protože vzhledem k hluku a stavu pacientů dojde jistě k jejich zvýšené spotřebě. Doufá však, že k tomuto nebude zapotřebí a zvítězí zdravý rozum a záměr se neuskuteční. (Potlesk.)

Ted' se tedy vracím ke svému příspěvku. Tohle byla taková napůl improvizace, tak snad nebudu moc koktat. Rád bych vám v krátkosti obec Měšice představil. Měšice leží na severovýchodním okraji Prahy tři kilometry od její hranice. V současné době zde žije 1750 obyvatel. Letiště Vodochody je ve vzdálenosti cca 9,5 kilometru od paty přistávací dráhy. Přistávací koridor prochází přímo nad centrem obce ve výšce asi 450 metrů. Dle dokumentace záměru by se přes naši obec mělo uskutečnit 1700 přistání nebo startů letadel za rok s předpokládanou kapacitou 3,5 mil. odbavených cestujících. To by spolu s přistávacím koridorem Letiště Václava Havla v Praze-Ruzyni, který je k vodochodskému letišti u nás

téměř kolmý a probíhá ve výšce asi jeden kilometr, znamenalo neúnosnou hlukovou a imisní zátěž. Nikomu z místních nikdo nevysvětlí, že dle zákona se tyto negativní vlivy nesčítají.

Ze všech výše uvedených důvodů v naší obci proběhlo v roce 2010 referendum, kterého se zúčastnilo 66 % z oprávněných voličů a 90 % z nich se pak vyslovilo proti záměru rozšíření Letiště Vodochody. (Potlesk.) Zde bych měl takovou malou vsuvku pro pana ředitele Kačura. Postřehl jsem včera v médiích, že jste zpochybnil výsledky referend. Tak vám jenom vzkazuji, těch 34, co se nezúčastnilo z těch oprávněných, ti vám potom přijdou rozbít okna, až k tomu dojde a bude jim to tam nad hlavou léta. V současné době si to neuvědomují. (Potlesk.)

Abych pokračoval. Máme určitě dostatečně silný mandát k tomu, abychom učinili všechny zákonné kroky, které povedou k zabránění uskutečnění tohoto záměru, který je předložen sobeckým zájmem několika movitých investorů, kteří by si jeho případnou realizaci mnohonásobně zhodnotili svůj majetek. V žádném případě nejde o naši závist. Podnikatelský záměr však nesmí být na úkor zdraví, zhoršení životního prostředí a podstatného snížení ceny majetku všech lidí, kteří v tomto záměrem zasaženém území po celé generace žijí nebo si zde postavili své domy a vychovávali své děti. (Potlesk a souhlasné pokřikování.) Pro tyto obyčejné lidi by to mělo doživotní fatální finanční i zdravotní následky, pro výše zmiňované investory maximálně nezdařenou investici, případně stagnaci na každoročně zveřejňovaném žebříčku nejbohatších lidí planety. (Potlesk.)

Je samozřejmé a chápeme to, že v dnešní době, kdy se společnost obrovským tempem rozvíjí, je třeba také budovat i odpovídající infrastrukturu. Dnes zde veřejně projednáváme posudek a dokumentaci záměru na rozšíření Letiště Vodochody, která by měla řešit zejména – já to tady mám vytučené a podtržené – a především veřejnou potřebu takovéto stavby, která podstatným způsobem ovlivní velkou část Středočeského kraje a tisíce jeho občanů. Je pro nás nepochopitelné, že zpracovatel posudku na připomínky všech obcí na nedostatečné zdůvodnění veřejného zájmu potřeby zde projednávaného záměru ve svém posudku 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. (Pískot.) Takovýto závěr je z hlediska prokazatelného zhoršení životních podmínek v celém tomto území neobhájitelný a pro nás absolutně nepřijatelný. (Potlesk.)

To, že ke zhoršení životního prostředí dojde, je zcela nepochybné. Ostatně to je mnohokrát uvedeno i v předložené projednávané dokumentaci. V celém Středočeském kraji jsou již nyní některé imisní hodnoty překračovány nebo mají hodnoty limitní. Jsme přesvědčeni, že v případě uskutečnění záměru dojde k překročení přípustné míry zatížení a

znečištění životního prostředí, tedy k nadlimitnímu, a tudíž protiprávnímu stavu. Pokud tedy již objektivně v důsledku lidské činnosti existují v daném území nadlimitní zátěže, tedy protiprávní stav, pak je nutné u navrhovaného záměru rozšíření Letiště Vodochody podat přesvědčivý průkaz toho, že uskutečněním záměru vůbec nedojde ke zvýšení nadlimitních hodnot, a to ani minimálně. (Potlesk.) Takovýto průkaz v dokumentaci není a nikde ani být nemůže, protože nad námi zajisté nebudou létat bezhlučné vysavače, které nebudou produkovat žádné imise a stávající z ovzduší vysávat, ale letadla, která bezpochyby budou další vytvářet. Proto jsme přesvědčeni, že odsouhlasení záměru, který zhorší životní prostředí a není v prokazatelném veřejném zájmu, je nezákonné, protiústavní a všechny příslušné orgány i stavební úřady, jež mají hájit veřejné zájmy a dodržování zákona, nemohou v žádném případě se záměrem souhlasit. (Potlesk.)

Je pro nás potěšitelné, že si toto konečně uvědomili i naši zastupitelé Středočeského kraje, dokázali se oprostit a snad i zapomenout na minulé diktátorské vedení, a i když skoro vteřinu po dvanácté, tak přece, vydali k tomuto záměru zamítavé stanovisko. (Potlesk.)

Vážené dámy, vážení pánové, vážení přítomní, při přípravě tohoto příspěvku jsem zvažoval, zda mám také zmínit věc, která se mě a možná i dalších docela dotkla a která s dnešním veřejným projednáváním také souvisí. Tou věcí je upozornění, které nám bylo zasláno z Ministerstva životního prostředí na to, co zde mohu a co nemohu říkat. Cítuji: „Na veřejném projednání mohou být ve smyslu zákona projednány pouze vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, nikoliv například majetkové či politické aspekty.“ Konec citátu. Čeho se na ministerstvu bojí? Copak jsme nějakí extremisté a budeme zde někoho mlátit nebo urážet? Ne, my zde chceme jenom svobodně a necenzurovaně prezentovat názory a postoje svých občanů, kteří již přestávají věřit ve spravedlnost a myslí si, že v našem státě již na všech úrovních převládla moc a peníze nad právem. Upřímně řečeno, ani se jim moc nedivím. Považuji však za zcela nepřijatelné, aby v dnešní době pomalu 24 po sametové revoluci bylo omezováno mé právo na svobodné vyjadřování zejména na veřejném projednání ve věci, která se dotýká nejenom zdraví všech občanů a jejich dětí, které zde zastupuji, ale i jejich majetku. Politické aspekty pominu, i když si myslím, že dnes zde projednávaný záměr má zcela jistě i své politické pozadí a zástupci všech politických stran se předháněli zejména před volbami, aby vyjádřili odpůrcům rozšíření letiště svou podporu, na kterou však až na malé výjimky ihned po volbách zapomněli.

Co se týká majetku, to však pominout nemohu. To zajímá všechny, a jak se říká, majetek a peníze jsou vždy až na prvním místě, a to zejména ve vztahu k tomu, že předkladatel záměru nikdy neprokázal – a dle posuzovatele ani vlastně nemusel – veřejný

zájem a potřebu výstavby nového letiště v tak hustě zabydlené oblasti, i když Letiště Václava Havla v Praze má dostatečnou kapacitu a bude se dále rozvíjet. Nikdo mě, ani nikoho z občanů nemůže nutit k tomu, abychom mlčeli a jako ovce odevzdaně strpěli to, že vinou soukromého podnikatelského záměru movitých investorů bude náš majetek znehodnocen až o 25 %, což připouští i údaje v dokumentaci. (Potlesk a pískání.)

Domníváme se, že každý takový záměr, který nevratně a nezpochybnitelně podstatným způsobem zhorší životní prostředí tisícům lidí, musí bez výjimek splňovat všechny příslušné podmínky a limity dané českými právními předpisy a to tento soukromý podnikatelský projekt ani zdaleka nesplňuje. (Potlesk.)

Vážení přátelé, obec Měšice leží také nedaleko městečka Neratovice. Zde, jak jistě mnozí z vás ví, je velká chemička Spolana Neratovice. V minulosti když měl někdo zájem koupit si u nás v Měšicích pozemek nebo dům a zjistil, že je nedaleko Spolany, tak většinou ztratil zájem, protože měl velké obavy, že zde může dojít k ekologické havárii a on by mohl být ohrožen. Občas se tak opravdu stalo, že ze Spolany uniknul chlor nebo jiné čmoudíky a my jsme přišli na zahrádkách o úrodu nebo stromy přišly o listí, a to všechno přesto, že jsme byli stále ujišťováni odborníky, že je vše pod kontrolou, mnohonásobně jištěno a žádná havárie není možná. To říkali odborníci i v Černobylu a v jiných podobných nebezpečných zařízeních. A tvrdí to i nyní předkladatel tohoto dnes projednávaného záměru: nic se nemůže stát, v případě problémů letadla zkušený pilot navede letadlo mimo obydlené oblasti. Tady žádné nejsou, tady je to obydleno kolem dokola. (Potlesk.) Určitě se netrefí do Spolany, určitě mine chvatěrubské a kralupské zásobníky, a kdyby se mu náhodou do cesty připletlo hejno havranů, pak je turbíny poškozeného letadla hravě vcucnou a rozdrťí. Takovýmto způsobem nám předkládají svoji představu dalšího provozu letiště.

Vážení, já se vás tedy ptám, máme se smířit s tím, že v takto hustě zalidněném a exponovaném území, kde je již nyní umístěno tolik možných případných časovaných ekologických hrozeb, bude povoleno vybudovat mezinárodní letiště s 35 tisíci pohyby letadel ročně? Každý tento pohyb může být pro tisíce z nás v případě havárie pohyb poslední. (Potlesk a výkřiky.) S tím nikdo z nás nemůže souhlasit a žádný úřad to nemůže schválit, i když teoretické výpočty hovoří o mizivé pravděpodobnosti případné havárie. Jaké máme zákony, že předkladatel nemusí dokazovat veřejný zájem stavby takového rozsahu? Nesmíme také opomenout i bezpečnostní rizika případného následného prodeje vybudovaného letiště. Investor veřejně prohlašuje, že letiště sám provozovat nebude a ihned ho prodá. (Potlesk.) Stát v budoucnu nemá žádné prostředky a páky na to, aby si ohlídal, komu ho prodá. V dnešní době, kdy má celý svět problém s terorismem, se tady může nabízet na trhu strategicky

vynikajícím umístěné letiště v samém centru Středočeského kraje, tak blízko hlavního města. A cena tomu bude jistě odpovídající. Bohužel to je bezesporu to, o co investorovi od začátku, kdy letiště koupil, zajisté jde. Vytvoření nových pracovních míst, rozvoj regionu? To je jen taková vějička pro lidi, kteří věří všemu, co se píše v novinách nebo říká v televizi. A tam se většinou až na malé výjimky píše a říká věci, které si někdo zaplatí. (Potlesk.)

Vážené dámy, vážení pánové a ještě jednou vážení spolubojovníci, doufám, že z tohoto dnešního veřejného projednání odejdeme s vědomím toho, že stále žijeme v právním státě, že nás stát ochrání a naši krajští zastupitelé se k nim přidají a nenechají nás v našem boji na holičkách, tak jak ve včerejším prohlášení slíbil i pan hejtman. (Potlesk a pokřik.) Doufám, že i média, jestli tady ještě nějaká jsou, nám dají více prostoru pro zveřejnění našich názorů, i když jako chudé obce nemáme peníze na zaplacení reklam a inzerce. Je smutné, když zejména veřejnoprávní média, která jsou placena z našich daní, věnují narození dalšího následníka britského trůnu převážnou část svého včerejšího hlavního zpravodajství a dnešnímu veřejnému projednání posudku EIA Letiště Vodochody, které může fatálně a nezvratně postihnout tisíce občanů v samém středu ČR, vyčlení jen pár minut svého vysílacího času. Děkuji za váš čas a vaši pozornost, kterou jste mi věnovali. (Bouřlivý potlesk, pískot.)

Předsedající Petr Studenovský: Já děkuji panu místostarostovi a poprosím zástupce obce Mratín. Obec Mratín – je tady někdo z obce Mratín, abych někoho nepřehlédl? Zdá se, že ne. Pak tedy následuje město Odolena Voda.

Paní Dita Výborová (zástupce města Odolena Voda): Dobrý den, moje jméno je Dita Výborová a jsem starostkou. Dovolte mi zde odcitovat úvod a závěr vyjádření města Odolena Voda k doplněné dokumentaci dle přílohy č. 4 zákona 100, o posuzování vlivů na životní prostředí týkající se záměru Letiště Vodochody. Toto vyjádření schválilo Zastupitelstvo města Odolena Voda na svém jednání č. 6/2011 10. a 17. října 2011. Zaslali jsme, schválili jsme 47 připomínek k posuzování vlivu, k EIA a v těchto připomínkách naše město vyjadřuje nesouhlas se stavem doplnění dokumentace posuzující vliv záměru na životní prostředí v podobě, v jaké byla tato opětovně předložena investorem Ministerstvu životního prostředí.

Z doplněné dokumentace vyplývá, že na území našeho města dojde k výraznému nárůstu hluku z dopravy na letišti. Dále není posouzeno kumulativní působení hluku z letiště a dalších zdrojů, zejména tedy ze silniční dopravy. Rovněž vyhlášení hlukového pásma, k jehož vyhlášení má dle dokumentace dojít, představuje výrazný zásah do práv obyvatel našeho

města. Ačkoliv byly tyto a jiné vady Ministerstvem životního prostředí již dříve vytýkány a investor vyzván k jejich odstranění v rámci vrácení dokumentace k doplnění, v přepracované dokumentaci ze září 2011 tato zásadní pochybení nebyla odstraněna. Z těchto důvodů žádáme dopracování dokumentace ve smyslu požadavků, které jsme v zákonné lhůtě zaslali Ministerstvu životního prostředí. (Potlesk.)

Nyní mi dovoluje odcitovat závěr tohoto vyjádření, které schválilo zastupitelstvo města: „Na závěr konstatujeme, že realizace posuzovaného záměru Letiště Vodochody tak, jak ji předkládá oznamovatel, by způsobila výrazné zhoršení životního prostředí, trvale poškozovala zdraví lidí a měla nepříznivý vliv na kvalitu života i bydlení lidí na území města. Realizací záměru by klesly hodnoty našich nemovitostí. Byly by hlukem, prachem a nadměrnou dopravou obtěžováni lidé našeho města, a proto vyžadujeme nesouhlas se záměrem investora tak, jak jej předložil ve své dopracované dokumentaci o vlivu záměru na životní prostředí ze září 2011.“ Děkuji. (Velký potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Také já vám děkuji, paní starostko, a poprosím zástupce obce Otavice. Zastupuje tu někdo Otavice? Nezdá se. Další na řadě je obec Panenské Břežany.

Paní Ljuba Loukotová (zástupce obce Panenské Břežany): Dobrý den, jsem starostka obce Panenské Břežany Ljuba Loukotová. Hovořím k vám jako zástupce obce Panenské Břežany jménem 570 trvale hlášených obyvatel. Obec se nachází na náhorní planině mezi Vltavou a Labem a polovina obce leží na této planině a druhá v geologickém zlomu neboli břehu. Z toho vychází i název obce.

Všechny připomínky, které tady byly přede mnou uvedeny, všechny jsme písemně odevzdali v řádném termínu jako naše připomínky Ministerstvu životního prostředí. Smutné je, že se k nim stále musíme vracet, protože jsme obec, která je jednou z nejohroženějších obcí vůbec, totiž záměr vybudovat letiště se nás dotkne tak, že to znamená v podstatě minimálně likvidaci poloviny obce z hlukových důvodů, protože ochranná zóna by nás postihla naprosto neúprosně. Kdybyste dovolili, ukázala bych vám to na přiložené fotografii. (Promítnuto.) Když se podíváte na tuhle fotografii, tak tady je ranvej v současném stavu. Toto je stará silnice na Teplice, ke které má být ranvej prodloužena. To je těch 300 metrů, co se praví v EIA. Toto je dálnice – další omezení a další hlukový vliv na Břežany. Podotýkám, Břežany touto dálnicí velice utrpěly. V případě, že se ranvej prodlouží, tak v podstatě polovina obce žije na ranveji, protože v současné době je vzdálenost posledního objektu

v Břežanech, nebo prvního směrem od ranveje, zhruba 750 metrů. Když se prodlouží o 300 metrů, sami vidíte, že 450 metrů je zcela překerní situace, takže nám budou létat letadla těsně nad hlavami a hlukové pásmo pochopitelně zastihne celou polovinu obce. Toto je to, co je náhorní planina. Zhruba polovina. Druhá polovina je v tom zlomu, jak jsem o tom hovořila.

Takže naše obec je 785 let stará, to znamená, občané zde žijí již tuto dobu. Má historické kořeny a lidé si tady za tu dobu zvykli, vybudovali zde své domovy a navíc jsou zde i významné architektonické památky jako Santiniho kaple, barokní zámek, k tomu přilehlé zahrady, empírový zámek, takže je to velice půvabná obec, kde by určitě chtělo bydlet hodně lidí, pokud by tady nebyl záměr letiště. Naši občané jsou záměrem letiště velice ohroženi, a proto v referendu naprosto jednoznačně 95 % dostavivších se občanů odmítlo záměr vybudovat trvale letiště. (Potlesk.)

Naše připomínky, které byly vzneseny vůči tomuto záměru a logické zdůvodnění, že nelze létat přesně občanům sto metrů i méně nad hlavami, byly zneváženy, bagatelizovány a v podstatě na ně nebylo nikdy odpovězeno. A já se proto ptám: Byla tu dříve obec se svými drobnými investory, majiteli nemovitostí, nebo Penta jako silný investor se soukromými zájmy? (Bouřlivý potlesk a pískot.) Jsme si jako investoři před zákonem rovni, nebo má ten větší a silnější více práv? Zastane se nás stát? Ochrání nás úředníci placení z našich daní? (Potlesk a pokřik.) Občané obce jednoznačně odmítají bydlet na ranveji. Dovolím si citovat ze zákona o životním prostředí č. 17/1992 Sb., paragraf 11: „Území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.“ a paragraf 5 říká: „Únosné zatížení území je takové zatížení území lidskou činností, při kterém nedochází k poškozování životního prostředí, zejména jeho složek, funkcí, ekosystému nebo ekologické stability.“. (Dlouhý potlesk, pokřik, pískot.) Protestujeme proti zřízení letiště, protože by to znamenalo fyzickou likvidaci minimálně poloviny obyvatel obce a jejich obydlí. (Potlesk a pokřik.)

Nechceme hlukem onemocnět, zešílet nebo ohluchnout, protože již vedle sebe máme téměř neodhlučňenou dálnici D8, u které také slibovali dodatečné odhlučnění dle doložitelných měření hluku. Již současný provoz dálnice překračuje hygienické normy, a to se vůbec nemluví o letišti. A jaké by to bylo ještě s hlukem z provozu letiště – přistávání, starty, zkoušení motorů, to si raději ani nepředstavujeme. Jen v předložené studii letiště se předpokládá taková zátěž hluková v Panenských Břežanech mezi 55 až 59,9 decibely, (velmi důrazně:) což nemůže být pravda, protože můžeme doložit... (potlesk a pokřik) akustickou studii z roku 2007, kterou vypracoval jako přípravu na stavbu Suchdol-Březiněves D+ projektová kancelář, kde uvádí, cituji: „V současné době ve dvou ulicích,“ myslí se v roce 2007, „je překračován noční hygienický limit hluku a v denní době je na hranici 60 decibelů

nebo ji mírně překračuje. K výraznějšímu snížení hluku pod hygienický limit v době noční by musela být část dálnice v délce 400 metrů zcela zakryta.“ (Potlesk.) A lze konstatovat, že tato čísla, která uvádím a která jsou v tomto posudku, jsou posuzována pro tzv. starou hlukovou zátěž, která je o 5 decibelů vyšší než nová zátěž. Je to důsledek předčasné kolaudace dálnice D8, při níž bylo řečeno, že protihlukové zábrany budou postupně dopracovány a pak po kolaudaci, to už jsme spadli do staré hlukové zátěže, takže jsme byli de facto podvedeni. Bylo to nefér. (Potlesk.) V žádném případě nemůžeme dopustit, aby se situace opakoval.

Dále důrazně protestujeme proti dalšímu neúnosnému zhoršení kvality ovzduší a zatížení životního prostředí dalšími negativními vlivy, protože máme vedle sebe dálnici, chemické provozy v Kralupech a Neratovicích a záleží jen na směru větru, co nám přinese. Pracovně tomu říkám trojúhelník smrti. (Potlesk a pokřik.) Jak je prokázáno, stav ovzduší významným způsobem ovlivňuje naše zdraví, a to se týká zejména polétavého prachu, polychromovaných bifenylů a dalších chemických zplodin z provozu chemických provozů a z provozu automobilové a letecké dopravy. To, že ovzduší v Panenských Břežanech není v dobrém stavu, dokazuje i pravidelný dlouhodobý monitoring, který je v obci prováděn. Bohužel výsledky tohoto monitoringu jsou prý tajné. (Potlesk a pískot.)

Letiště je situováno do tzv. třetihorního jezera pitné vody, to znamená, že pod letištěm a v jeho okolí je obrovský rezervoár pitné vody, to znamená velice kvalitní vody, kterou musíme chránit. Podzemní prameny jsou zatím nekontaminované, ale používané jak k pití, tak k zalévání a jsou ohroženy tímto provozem zejména chemickým. To znamená, uvědomme si, že i odmrazování je chemický proces. Když odmrazujeme plochu letiště, je to obrovská plocha, která někde musí být odvedena a nějakým způsobem vyčištěna. Proboha, přece si nenecháme to jezero zničit. (Potlesk.) V žádném případě nechceme dopustit narušení flóry a fauny v našem nejbližším okolí, nechceme podstupovat riziko nasátí ptáků do motoru letadla nad našimi hlavami v době tahu havranů do jejich staletých sídlišť. Odmítáme tuto časovou bombu nad našimi hlavami. (Potlesk.)

Nechceme připustit znehodnocení našich majetků, nechceme se dočkat vystěhování z našich domovů. Dovolte, abych vám citovala z naší ústavy. Článek 11 odst. 3 uvádí: „Vlastnictví zavazuje. Nesmí být zneužito na újmu práv druhých nebo v rozporu se zákonem chráněnými obecními zájmy. Jeho výkon nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.“. (Potlesk, pokřik a pískot.) To, co obec Panenské Břežany a její obyvatelé chtějí, je trvale udržitelný život v naší obci, ne její likvidace. Dobrovolně jsme se rozhodli žít na vesnici, protože chceme žít v přírodě, v kulturní krajině plné nestresovaných zvířat. Připomenu jen stresy psů při ohňostroji. Chceme v klidu posedět

na zahradě, pěstovat ovoce, zeleninu bez chemikálií, chovat zvířata. Chceme zdravé nestresované děti. Nestavěli jsme své domy a neutráceli celoživotní úspory proto, abychom v nich seděli se zavřenými okny a puštěnými čističkami vzduchu. (Potlesk a pokřik.) Chceme, aby děti mohly běhat venku bez rizika vážného poškození zdraví. Chceme klidně spát, odpočívat i relaxovat, prožít svůj život v klidu po namáhavé každodenní práci. (Potlesk.)

Všem nám je jasné, že se pro záměr Penty již konala přípravná opatření, jako například byl vystěhován domov důchodců z Panenských Břežan během dvou měsíců. (Pískot.) A obec má skutečně školu a školku přímo ve středu obce, takže děti nebudou moct běhat, pokud bude záměr uskutečněn. Naším jednoznačným cílem je dosáhnout našeho požadavku, a to je vydat nesouhlasné stanovisko k výstavbě Letiště Vodochody obsahující pravdivé odůvodnění nesouhlasu. Děkuji. (Dlouhý a bouřlivý potlesk, pískání, výkřiky.)

Ještě bych poprosila pana předsedajícího, aby mohlo pohovořit naše sdružení Za Klidný domov, které se zabývá detailněji než já otázkami EIA.

Předsedající Petr Studenovský: Já mám pocit, že jsem s vašimi kolegy už domluven, že budou mluvit na samém počátku diskuse, to znamená u posledního bodu – Bašť, Dolany a Panenské Břežany – o přestávce jsem se s nimi domluvil, že budou hovořit jako první v tomto pořadí. Je to tak vyhovující.

Paní Ljuba Loukotová: Dobře, je to vyhovující. Děkuji. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Děkuji. Na řadě je obec Postřižín. Tato obec předala písemné stanovisko, které obsahuje celkem 40 otázek, a jestli jsem to pochopil správně, budete trvat na tom, aby na všechny otázky bylo tady zodpovězeno. To znamená, uděláme to tak, že vy byste ty otázky pokládala...

Paní Jana Motyčková (zástupce obce Postřižín): Ted' hned?

Předsedající Petr Studenovský: Ne, až řeknete to svoje, co máte připraveno. (Aha.) Uděláme to tak, nebo máte jiný návrh?

Paní Jana Motyčková: Můžeme to tak udělat.

Předsedající Petr Studenovský: Dobře. Máte slovo.

Paní Jana Motyčková: Já se představím. Mé jméno je Jana Motyčková, jsem starostka obce Postřižín, jak už bylo řečeno. Naše obec je součástí iniciativy STOP letišti a i u nás proběhlo veřejné referendum, které řeklo jasné ne rozšíření Letiště Vodochody. (Potlesk.)

Protože si myslíme, že vypracovaný oponentní posudek se odvrací od běžného občana žijícího v okolí navrhovaného záměru a dopady na jeho životní prostředí odbývá odkazem na matematické výpočty. Samotné neakceptování požadavku provedení empirického sběru dat za simulovaného leteckého dne, který požadovala obec Postřižín ve svém vyjádření k oznámení a také dokumentaci záměru, bagatelizuje závěry předpokládaných výpočtů a pohrdá oprávněnými zájmy občanů obce Postřižín. Předložený oponentní posudek, jakož i samotná dokumentace vychází jen z jedné varianty navrhovaného záměru. Nezabývá se možností jiného nižšího pohybu letadel a menšího počtu odbavených cestujících. Proto si naši občané myslí, že absence alternativního řešení, resp. 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 nutně musí ovlivnit závěry posuzování vlivů na životní prostředí a oponentní posudek se tak z tohoto důvodu rozporu s ustanovením § 1 odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nemůže stát objektivním odborným podkladem pro vydání stanoviska. Posudek dospívá k absurdnímu závěru, že realizací záměru dojde ke zlepšení životního prostředí v naší obci, neboť jeho obyvatelé nebudou významným způsobem dotčeni provozem Letiště Vodochody, nýbrž dojde k významnému snížení dopravy v okolní komunikaci č. II/608 z důvodu vzniku nového napojení na dálnici D8. Jak k uvedenému závěru došel pan autor posudku, se z oponentního posudku nedozvíme. Také neobsahuje návrh, jak zajistit, aby cestující, dopravci a zásobování letiště využili výhradně nově zbudované dálniční napojení a nejezdili nám po stávající teplické silnici.

Tak jako v ostatních částech, ani ve vodohospodářské části se oponentní posudek nevypořádal s námitkami obce. Průběh povodně v červnu 2013 a související hydrogeologická situace opět ověřila, že stávající výpusti z prostoru Letiště Vodochody a Aera Vodochody jsou nekapacitní a současná hladina podzemní vody v prostoru náhorní plošiny letiště vystupuje na mnoha místech až k úrovni terénu a v kombinaci s výskytem dalších přívalových srážek způsobuje povrchové zaplavování níže položeného území spojené s destruktivními účinky proudící vody. Navržené řešení je pro nás absolutně neakceptovatelné. Obec Postřižín opakovaně trvá na vyřešení vlivů starých ekologických zátěží v areálu Aero. Zpracovatel

posudku neřeší nijak nebo velice nedostatečně, jakým způsobem bude tato stará ekologická zátěž řešena. Vlastně dělá, že tam žádná není a žádná neexistuje a řešit se nemusí.

Dále obec Postřižín důrazně požaduje vyjasnit navrženou likvidaci dešťových vod v areálu a způsob a množství odváděných povrchových, podzemních vod do povodí Postřižínského potoka i s ohledem na starou ekologickou zátěž, která v tomto potoce již existuje. Podobně navrhuje Ministerstvu životního prostředí uvažované vodohospodářské řešení letiště zamítnout, tj. nevydat souhlasné stanovisko. Dále opakovaně trváme na detailních odpovědích na otázky z odborného vodohospodářského posudku.

Samotný záměr předložený oznamovatelem nerespektuje všestranný rozvoj obcí. Je posazen do hustě obydlené části území Středočeského kraje, přičemž leteckou dopravní obslužnost tohoto kraje, ale i hl. m. Prahy plně zajišťuje provoz mezinárodního Letiště Václava Havla. Takto je záměr vnímán absolutní většinou obyvatel obce Postřižína, kteří toto své stanovisko stvrdili v obecním referendu. Hodnocený záměr není ve veřejném zájmu, není dle názoru obce nezbytný pro další vývoj letecké dopravy v ČR. Záměr tak má výhradně sloužit k dosažení zisku soukromé společnosti se zahraničním kapitálem (potlesk), a to na úkor již tak zatíženého životního prostředí, zdraví a hodnoty majetku občanů v celém našem regionu. Děkuji za pozornost. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: A teď předpokládám, že jste připravena položit těch 40 otázek. Já nevím, jestli jsem to správně pochopil, ale v tom materiálu, který jste odeslala, je jednoznačně napsáno, že byste chtěla nebo vaše obec by chtěla, aby na všech 40 otázek bylo tady při tomto veřejném projednání odpovězeno. Je to tak? (Potlesk.)

Paní Jana Motyčková: Nebylo to tam takhle, že při tomto veřejném projednávání, ale měly nám být písemně potom dodány.

Předsedající Petr Studenovský: Já bych nerad vás zkrátil na vašich právech.

Paní Jana Motyčková: My máme právo do 10 dnů obdržet písemné vyjádření na otázky, které jsme dodali.

Předsedající Petr Studenovský: Ano. Tady se píše: Přičemž trvá na jejich zodpovězení v rámci veřejného projednání záměru, takže teď...

Paní Jana Motyčková: Já vás budu zdržovat.

Předsedající Petr Studenovský: Já vám v ničem rozhodně nebudu bránit, ale je to přece jenom 40 otázek.

Paní Jana Motyčková: Jestli souhlasíte, tak já je tady postupně tedy budu předčítat.

Předsedající Petr Studenovský: Je to vaše dobré právo.

Paní Jana Motyčková: Paní Vrecionová tedy je trošku na štíru s časem. Nemohli bychom to tedy udělat tak, že by šla paní Vrecionová a pak tedy jsem se vrátila já s otázkami?

Paní Jana Piekníková: ...žádala ve vašem vyjádření obce Postřižín o to, že chcete zodpovědět na veřejném projednání 40 otázek, které jsou ve vašem vyjádření. Takže buď je teď vyřešíme formou otázky a odpovědi na místě, anebo budou potom vypořádány ve stanovisku EIA.

Paní Jana Motyčková: Já to nechám na vás.

Paní Jana Piekníková: Já to nechám na vás. Jak chcete vy. Ale vypořádány každopádně budou.

Předsedající Petr Studenovský: Já navrhuji, pojďme to udělat tak: vy si to rozmyslíte a dáme teď prostor pro zástupce další obce a v okamžiku, kdy se přihlásíte a budete chtít probrat těch 40 otázek, tak samozřejmě tady vám v tom nemůže nikdo bránit. Je to tak přijatelné?

Paní Jana Motyčková: Je to tak přijatelné.

Předsedající Petr Studenovský: Výborně, děkuji. Takže poprosím obec Slatina, má-li tady svého zástupce obec Slatina. Zdá se, že ne. Nebo je tu někdo z obce Slatina? Ne. Obec Sluhy? Rovněž ne. Obec Vodochody. Výborně, máte slovo.

Pan Vladimír Palák (zástupce obce Vodochody): Vážení občané, děkuji za širokou účast. Jsem starostou Vodochod a předsedou svazku obcí Dolního Povltaví. Jak už jste z mnoha úst slyšeli, tak samozřejmě vzhledem k tomu, jak se to chýlí k závěrečnému písmenu Z, tak samozřejmě vystřílený prach byl ze všech stran od předcházejících předřečníků velice kvalitní. Ve svém vyjádření a stanoviscích, která jsme zaslali Ministerstvu životního prostředí dne 13. 6., máme všechny připomínky, které tam byly a které nebyly vyřešeny v posudku. Zde bych chtěl uvést v obecném právním rámci několik základních věcí.

Tak jak se hovoří v zákonech, u nových záměrů, jako je Letiště Vodochody, je nutno zcela nekompromisně hned na začátku trvat na dodržení a nepřekračování jakýchkoliv imisních limitů a hlukové zátěže, případně dalšího působí na okolí nad míru stanovenou právními předpisy, a to v kontextu již existujícího pozadí, které v současné době u nás existuje. V českém právním řádu není právní opora pro to, aby byl odsouhlasen a umístěn a povolen záměr, u něhož je již od začátku spolehlivě zadokumentováno, že spolu s tímto zátěžovým pozadím v lokalitě překročí závazné limity nebo jejich existující překračování se dále zvýší. Takový výsledek lze dosáhnout pouze v rozporu s naším právním řádem a samozřejmě v našem státě je toto nepřípustné.

Z výše uvedeného rovněž vyplývá, že nemá ústavní oporu dělení občanů, dělení především na to, jestli někdo je méně roven ve svých ústavně zaručených právech na ty, kdo budou mít zachováno příznivé prostředí, a na ty ostatní, kterým bude zhoršen stav jejich životního prostředí nad vůbec přípustné limity.

Reakce posudkáře EIA na naše základní dva body, které tam byly uvedeny, cituji: „Během procesu EIA byly formulovány a stanoveny takové podmínky uvedené v návrhu stanoviska EIA, které zajistí plnění ekologických limitů.“ Jak sami pochopíte, je to zjevná nepravda. Posudkář bez dalšího akceptoval záměr vyhlásit hlukové ochranné pásmo kolem letiště, což v současné době nemá zákonné opodstatnění. S tímto závažným tvrzením se vůbec nevypořádal a ignoroval jej. (Potlesk.) V rozhodovací úřední proceduře orgán EIA v prostředí právního státu něco takového vůbec nesmí akceptovat. Nemůže svým závěrečným stanoviskem pokrývat zjevné nejasnosti a dá se říct nezákonnosti.

Také z vlastního včasného písemného vyjádření s těmito námitkami se musí orgán EIA i dotčené orgány vypořádat v souladu se základními zásadami správního rozhodování, tedy včetně správně, zákonným způsobem, přesvědčivě, nestranně a přezkoumatelně. Orgán EIA, ani autor posudku EIA nejsou oprávněni měnit oznamovatelem stanovené údaje o kapacitě, rozsahu a řešení záměru, ani za něj dopracovávat některé podmínky, data celé dokumentace EIA. (Potlesk.)

Prvořadým problémem tohoto záměru je fakt, že mohutný letecký provoz se má umístit do, jak jste už slyšeli skoro od všech, hustě obydleného a intenzívně využívaného předpolí Prahy, kde řada limitů využití území je již nyní dosahována a v některých částech i silně překračována. Jde především o hluk. V dokumentaci se uvádí, že zamýšlená kapacita zahrnuje průměrný denní počet odbavených cestujících 9600 osob, ovšem ve špičkovém dni to může být i téměř dvojnásobek, to znamená 16780. Veškeré výpočty a predikce hlukové a imisní zátěže ovšem vycházejí z charakteristického letového dne, který z povahy věci bude vyhodnocen v průměru, nikoliv maxima. 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 připravován s účelem prosadit na tomto letišti soustavný a podle všeho naprosto převažující komerční provoz letounů kategorie S52, tedy vícemotorových proudových strojů, tak jak je uvedeno ne v zadávací dokumentaci do 100 tun, ale jak uvádí posudkář, do 120 a s rozpětím až do 36 metrů. Pokud by se záměr uskutečnil, byla by četnost jejich pohybu naprosto převažující a s velkou pravděpodobností by překročila uváděných 72 % všech pohybů. (Potlesk.)

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 tvrzení nesprávné. Například sám oznamovatel předpokládá překračování ekvivalentních hodnot akustického tlaku 65 decibelů, a to nikoliv jen v areálu samotného letiště nebo vedle v učilišti, střední škole atd., ale i mimo něj. 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.

A tak bychom mohli přecházet od bodu k dalšímu bodu, řádově několika desítek, které jsme předložili k 13. 6. ministerstvu jak ve svazku obcí Dolního Povltaví, tak samozřejmě co se týká obce Vodochody, a shledali bychom, že posudek doktora Ludvíka z větší části neopouje, objektivně a důsledně se nedrží zásad materiální pravdy. Vzhledem k naprosté proklamativnosti, rutinérství a nehodnověrnosti posudku EIA požadujeme, aby orgán EIA bez dalšího po veřejném projednání vydal nesouhlasné stanovisko. (Potlesk a pokřik.)

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 tohoto záměru. Souhlasné stanovisko podle zákona podle mého názoru i našeho názoru nepřichází v úvahu. (Potlesk.)

Jak jsem již v předcházejícím zmínil, autor posudku, ani orgán EIA nejsou oprávněni měnit oznamovatelem stanovené údaje, což v posudku jednoznačně zjistíte o kapacitě, rozsahu a řešení záměru a to samé i dopracování části dokumentace EIA. Posudkář ovšem v řadě případů fakticky dopracoval a zajišťoval doplnění dokumentace. To je na mnoha místech jeho postupu dostatečně patrné. Jde o procesní pochybní, jež je v rozporu s českými zákony. V kontextu celého záměru a jeho sporných stránek se ovšem jedná spíše o pouhý detail. (Potlesk.)

V další části, která je samozřejmě silným argumentem pro naše tvrzení a připomínky, které tam jsou, je vodoprávní část, kterou se zabýval Ing. Jakoubek, a proto bych byl rád, aby po té odborné stránce prezentoval několik základních bodů, které to dokládají, jestli ho můžu poprosit.

Pan Jakoubek: Děkuji za slovo, pane starosto. Já bych tedy upozornil, že bych rád vystoupil v celém bloku otázek, ale co se týká obce Vodochody, tak je potřeba konstatovat, že uzávěrný profil z letiště, což je zhruba 50 % ploch, které jsou odváděny do povodí Hoštického potoka, který je následně zaústěn do Máslovického potoka a do Vltavy, jsou nekapacitní. Nebylo dostatečně panem doktorem Ludvíkem odpovězeno na kapacity kanalizace na začátku tohoto profilu, ani nebylo dostatečně odpovězeno na otázku staré ekologické zátěže, která se na začátku toho toku vyskytuje. Je možné tedy zajistit odpovědi, protože bylo, pane doktore, konstatováno, že všechno je v souladu s normami, že všechno je v pořádku a že kapacita toho potrubí DN 700, které je vyústěno z Letiště Vodochody do Hoštického potoka, kde je ta stará ekologická zátěž, což jde dále do Máslovického potoka, je dostatečně kapacitní a v souladu s ČSN. Podle jakých předpokladů jste uvažoval, jestli se můžu zeptat? (Potlesk.)

Pan Vladimír Ludvík: Prosím vás pěkně, jedná se o detailní technické řešení. V tomto případě konkrétní kapacitní údaje a) přesahují možnosti procesu EIA, který se provádí ve fázi návrhu záměru, a b) v rámci posudku, v rámci návrhu stanoviska je stanovena řada podmínek, které celou vodohospodářskou oblast budou podrobně řešit. (Pískot.)

Pan Jakoubek: S touto odpovědí se nemůžu uspokojit. (Potlesk.) Jak je možné, že v celém záměru Letiště Vodochody jsou dvě staré ekologické zátěže, poměrně klíčové ekologické zátěže? Jedna je, navážu na paní starostku z Postřižína, v povodí Postřižínského

potoka, kde v podstatě nelze udělat nic, kde by si lidé na zahrádkách vlastně neměli vůbec zalévat. Víceméně stát se k tomu staví tak, že zatím to tak je, je to tak od roku 1990, a pokud tedy někdy k něčemu dojde, tak se to bude odstraňovat.

Vrátím se k Hošticům. Jak to tam tedy bude se starou ekologickou zátěží a promýváním staré ekologické zátěže, když říkáte, že se všechny vody z letiště budou zasakovat a všechno je v pohodě? Jak to tedy bude? (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Oznamovatel by rád odpověděl na vaši otázku.

Pan Jakoubek: Chtěli jsme po vás koordinaci. Bude dříve odstraněna stará ekologická zátěž, anebo bude dříve postaveno letiště? Jak to bude provedeno?

Předsedající Petr Studenovský: Ano, pan Kačur se chystá odpovědět.

Pan Martin Kačur: Já bych odpověděl na tuto otázku. Tuto problematiku je třeba rozdělit na dvě části. Ta první je Hoštický potok a druhá část jsou staré ekologické zátěže, které se týkají severozápadní části areálu Aero Vodochody. V současné době probíhá u Aera Vodochody k zahájení prací, na které už byl vypracován projekt, který je schválen a který počítá s likvidací ekologických zátěží, ke kterým se stát zavázal před privatizací Aera Vodochody. Takže ty části starých ekologických zátěží, které se týkají povodí Postřižínského potoka, se začínají realizovat.

Co se týče záměru jako takového, tak záměr jako takový Postřižínský potok ovlivňuje minimálně. Do Postřižínského potoka budou použity pouze čisté dešťové vody, které budou nově vznikat ze zastřešení vlečky, kde bude docházet ke stáčení leteckých pohonných hmot, což je plocha minimální.

Co se týče Hoštického potoka, tak tam dojde nejdříve k tomu, že dojde podle projektu, který už je schválen, k odbahnění toho rybníčku, k odstranění starých ekologických zátěží a až potom bude zprovozněno vypouštění vod z letiště do Hoštického rybníčku.

Pan Jakoubek: Děkuji. A já bych tedy poprosil Ministerstvo životního prostředí, aby toto vzalo v potaz a opravdu řeklo, že nejprve bude odstraněna stará ekologická zátěž – my jsme to v rámci toho posudku chtěli – a teprve následně, jak říká pan generální ředitel, bude možné tam vypouštět dešťové vody. Je možné, prosím vás, paní magistro Piekníková, toto

nějakým způsobem dostat do zápisu? Protože my jsme se toho nedočkali v rámci odpovědi posudkáře. (Potlesk.)

Paní Jana Piekníková: Myslím si, že by to mohla být podmínka ve stanovisku EIA.

Pan Jakoubek: Já jsem vás neslyšel, omlouvám se.

Paní Jana Piekníková: Myslím si, že by to mohlo být podmínkou stanoviska EIA.

Pan Jakoubek: A mohla byste mi zopakovat, co jsme tady teď řešili ještě jednou, to je opravdu klíčová podmínka?

Paní Jana Piekníková: Já mám celé tohle nahrané na záznamu, takže není problém a není třeba to opakovat nyní.

Pan Jakoubek: Takže já to shrnu. To, co tady bylo řečeno, je zásadní průlomová věc, že tedy nejprve stát odstraní staré ekologické zátěže a následně teprve bude zprovozněno Letiště Vodochody. Můžeme to takhle interpretovat?

Paní Jana Piekníková: Rozumím vám.

Pan Jakoubek: Mám další otázky, s dovolením v zastoupení pana starosty Paláka, ještě k povodí Vodochod na pana doktora Ludvíka.

Pan Martin Kačur: ...úplně přesné z jednoho prostého důvodu. Odstraňování starých ekologických zátěží v areálu, který je napojen na Postřižín, bude probíhat podle schváleného projektu, který počítá asi s osmiletým čerpáním spodních vod. Záměr Letiště Vodochody Postřižinský potok, jak jsem říkal, ovlivňuje minimálně čistou vodou, ničím jiným. To znamená, pokud se týká Hoštického potoka, kde samozřejmě počítáme s vypouštěním vod do rybníčku, tak tam samozřejmě to, co jste říkal, je naprosto jasné a bezpodmínečné, to беру, ale není možné přece podmiňovat, že bude nějaký projekt tím, že oblast, která se toho vůbec netýká, musí být nejdříve hotová. To, že stát nějakým způsobem se zavázal v rámci privatizace k odstraňování starých ekologických zátěží a neplní svoji činnost, já bohužel nemůžu ovlivnit.

Každopádně toto bylo zahájeno a projekt pro odstraňování starých ekologických zátěží i v oblasti povodí Postřižínského potoka se rozebíhá momentálně.

Pan Jakoubek: Jestli bych tedy mohl, já jsem podrobně studoval odpověď, kterou dostaly obce Kozomín a Postřižín od zpracovatele posudku RNDr. Ludvíka, a tam je skutečně napsáno, že do povodí Postřižínského potoka nepoteče ani kapka vody, pane generální řediteli, a vy tady říkáte, že tam nějaké střechy minimálně potečou. Ale my jsme vodohospodáři. Tady to není hluk a zvuk, který je stlačitelný. Kapalina, voda, je nestlačitelná. Kolik tam tedy poteče? (Potlesk a pokřik.)

Pan Martin Kačur: Pokud budete schopni počkat, já to zkusím zjistit z projektů, které máme. Takhle z hlavy neumím odpovědět.

Pan Jakoubek: Pane doktore Ludvíku, poteče tam něco, jak jste napsal, nebo nepoteče do povodí Postřižínského potoka?

Předsedající Petr Studenovský: Je připraven pan doktor Bajer, že by se vám k tomu vyjádřil.

Pan Tomáš Bajer: Součástí dokumentace je příloha č. 10, jestli jste ji studoval podrobně. To je hydrologická a hydrotechnická studie a v ní se dočtete z hlediska odtokových parametrů, že zůstanou zachovány stávající odtokové poměry tak, jak jsou ve stávajícím stavu. Je tam popsán systém retencí, zasakovacích objektů s tím, že zůstanou zachovány stejné odtokové poměry jak do Hoštického potoka, tak do Vltavy. Maximální přípustný odtok z areálu Aero do Hoštického potoka $Q_{100}=930$ litrů za sekundu, maximální přípustný odtok Aero do Vltavy $Q_{100}=717$ litrů za sekundu. Navrženy dvě retence – R1, R2 – tak, aby odtok byl řízen a zůstal zachován stávající stav.

Současně, jestli tedy ještě můžu, když už jsem si vzal slovo a když už jsme se tady bavili i o ekologických zátěžích, tak snad jenom jedna zmínka. V dokumentaci je celkem jasně napsáno a popsáno, jaké staré ekologické zátěže byly v lokalitě zjištěny. Je tam napsáno, do kdy a jak Česká inspekce životního prostředí uložila zpracovat projekt sanačních prací. Je tam napsáno i to, že ohniska jsou v okolí skladu barev a hořlavin a v prostoru mezi výrobní halou, halou kabin a sklady u neutralizační stanice. Je tam také napsáno nebo popsáno šíření kontaminovaných vod k Postřižínskému potoku a je tam také napsáno, tak jak říkal pan

ředitel, že ve směru k Postřižínskému potoku se v zásadě nebudou provádět žádné aktivity, které by tuto starou zátěž mohly nějakým způsobem aktivovat. Kromě toho tam píšeme i to, že další zátěže byly identifikovány v okolí stávajících podzemních nádrží pohonných hmot a současně je tam uvedena od nás i podmínka, aby v rámci projektu pro stavební řízení bylo technické řešení objektu úložiště a splaškové kanalizace, které jsou v přímém a bezprostředním kontaktu s tímto zbytkovým znečištěním nepolárních extrahovatelných látek, koordinováno se zpracovatelem projektu sanace. Takže není pravda, že dokumentace se starým zátěžím nevěnuje. Děkuji.

Pan Jakoubek: Pak je tedy otázkou, proč pan doktor Ludvík uvádí ve svém posudku úplně jiné informace k odtokům do Postřižínského potoka. Nula.

Mám další otázku a nevím, jestli je pana posuzovatele Ludvíka, nebo na pana doktora Bajera, ale pan zpracovatel posudku pro stát tedy, ten je pro mě důležitější, pan doktor Ludvík...

Předsedající Petr Studenovský: Pan Ludvík by chtěl reagovat na tu vaši otázku ještě. Vy jste kladl, proč je v jeho posudku něco jiného, než je v dokumentaci.

Pan Vladimír Ludvík: Já bych tady k tomu chtěl říct, že v posudku je doslova napsáno, že odtokové poměry v Postřižínském potoce se vlivem změn v odtoku dešťové kanalizace postřižínskou větví nezhorší. Odtok nebude snížen, vlivem navrhovaného zastřešení objektu skladu leteckých pohonných hmot a železničního stáčiště dojde naopak k drobnému zvýšení odtoku srážkových vod nekontaminovaných ze střech.

Pan Jakoubek: Další otázku, kterou mám. Já bych požádal Ministerstvo životního prostředí, aby tyto odtoky klíčové do těchto uzávěrných profilů velmi důsledně zvažilo a velmi pečlivě ve svém stanovisku odpovědělo, protože ty otázky nebyly řádně odpovězeny.

Ale mám další otázku, abych navázal na Vodochody a ukončíme Vodochody, protože to je klíčová věc. Vy jste tam psal, pane doktore Bajere, že kapacita té trubky, která teče Hoštickým potokem – nejprve je to trubka, pak to je Hoštický potok, pak je to Máslovický potok – nepřekročí 930 litrů za sekundu. Prosím vás, tam jsou trubičky po cestě, které mají profil 400, 500 milimetrů. Tato hlavní trubka, která jde z letiště, má tedy profil 700. Ta sama o sobě neumožňuje kanalizačně převést toto množství 930 litrů bez tlakového proudění. Vy prostě připouštíte, že tam ta voda bude skákat v té kanalizaci. To je první věc. Ale druhá věc

je, co se děje v těch malých vodních nádržích, které jsou dole po tom toku na Hoštickém potoce? Byli jste se tam podívat v holínkách, co to udělá? To může protrhnout některé hráze, když tam pustíte kubík za sekundu z letiště. Prosím vás, toto není možné. Můžete mi na to odpovědět? (Potlesk.) Za prvé, kapacita toho potrubí. Je kapacitní to potrubí, které vede z letiště na 930 litrů za sekundu?

Předsedající Petr Studenovský: Pan Bajer byl právě připraven vám na tu otázku odpovědět.

Pan Tomáš Bajer: Já si vaše otázky pamatuji. My nepíšeme, jaká je tam dneska trubka. My píšeme, jak to dle projektu bude vypadat. Za prvé. Já nejsem projektant. Já říkám, za jakých parametrů a podmínek při splnění požadavku zachování stávajících odtokových poměrů bude ten problém řešen. A neřešil jsem ho ani já, řešila ho studie odtokových poměrů. A znovu opakuji, že okamžité objemy vod odtékající do obou povodí, tak jak je v dokumentaci i v příslušné studii napsáno, zůstanou zachovány. Je to v té studii napsáno jasno.

Pan Jakoubek: Toto není možné. Ta trubka nepřevede 930 litrů za sekundu. Je to DN 700, prosím vás, v minimálním sklonu. (Potlesk a pokřik.) Vezměte si kanalizační tabulky a podívejte se na to. Není možné, aby bylo akceptováno pouštět do tohoto povodí 930 litrů za sekundu a tvrdit, že to je stávající stav a že to je neškodné. To způsobí havarijní stavy v dolní části povodí. Jsou tam malé vodní nádrže, jsou tam propustky.

Předsedající Petr Studenovský: My vám špatně rozumíme. Jak mluvíte nahlas, tak je to na úkor srozumitelnosti. Já se omlouvám. A mluvíte rychle, jestli smím poprosit.

Pan Jakoubek: Pokud mi není rozumět, budu mluvit pomaleji. (Mluví velmi pomalu a artikulovaně:) Není možné pouštět do tohoto povodí 930 litrů za sekundu a tvrdit, že se jedná o stávající stav a že nedojde k zhoršení podmínek. Jak se na to dá reagovat.

Předsedající Petr Studenovský: Ano, teď bylo rozumět hezky. (Pobavení, potlesk.)

Pan Tomáš Bajer: Odpověď je jednoduchá. Po prostudování přílohy č. 10 předložené dokumentace, kde jsou uvedeny rozborů všech... (mikrofon vazbí)

Předsedající Petr Studenovský: Můžete další otázku.

Pan Jakoubek: Pan doktor Bajer nestačil odpovědět.

Předsedající Petr Studenovský: Aha. (Nedorozumění.) Počkejte, tazatel trvá na další vaší odpovědi.

Pan Jakoubek: Pořád jsme u těch 930 litrů za sekundu.

Pan Tomáš Bajer: Já to ještě jednou zopakuji. Příloha 10 – rozbor zastavěných zpevněných ploch ve stávajícím stavu, ve výhledovém stavu, návrhové deště, bilance, objemy vod a popis odvádění vod do obou povodí. Můžeme ji tady přechíst celou, já ji mám tady před sebou.

Pan Jakoubek: Není validní, pane doktore. Prosím Ministerstvo životního prostředí, aby si prohlédlo kanalizační tabulky, jaká je kapacita potrubí DN 700, tak aby nebylo tlakově plněno. (Potlesk.) My máme obavu, že se nám to ponese jako dlouhá tenká linie dalšími stupni projektové dokumentace. To je dur. A už bude tvrzeno, že tam lze těch 930 litrů za sekundu pustit. Z toho máme obavu, pane doktore. Je nutné to řešit tak, aby to nepoškozovalo dolní povodí, ten odtok z toho letiště. Jsme zhruba 1,5 kilometru od Vltavy. Ta voda musí do Vltavy odtéct neškodně. (Potlesk.)

Pan Tomáš Bajer: Naposledy. Odtokové poměry pro stávající a výhledový stav zůstanou zachovány. Je věcí projektanta, jaké návrhy retencí, protože předběžně v té studii uvedeny jsou, a jaké úpravy těch trubek, jak vy říkáte, v tom projektu navrhne. To přeci není věcí EIA. Ta říká, co se má splnit, aby vlivy z tohoto aspektu byly minimalizovány, nebo zůstaly alespoň stejné. Vy chcete v tuhle chvíli projektovat a my v EIA říkáme, co projektant má naplnit, aby ty vlivy byly co nejmenší.

Pan Jakoubek: Pane doktore, vy jste stanovili v dokumentaci, že neškodný odtok je 930 litrů za sekundu. Pan zpracovatel posudku řekl, že všechno je v pořádku, ale my říkáme, že to není jenom ta trubička nahoře na tom letišti pár set metrů, ale pak tam je ještě 1,5 kilometru vodoteče, která není zejména ve svém začátku, kdy to je drobná vodoteč, kapacitní

převést tento velký průtok neškodně. Hrozí tam protržení drobných hrázek, jsou tam malé vodní nádrže a toto by způsobilo samo o sobě vodní paprsek, který by mohl destruovat po cestě. A pro nás není přípustné, aby vy jste to udělal chybně, to si my myslíme, pan doktor Ludvík to odklepnul, že to je v pořádku, ministerstvo si toho nevšimlo a my v územním rozhodnutí jsme měli jasně už dáno: buďte zticha, tam může vést 930 litrů za sekundu. (Potlesk a pokřik.)

Předsedající Petr Studenovský: Pokud se k tomu nikdo další nechce vyjádřit, ta diskuse zjevně nemá asi smysl. Pan Bajer říkal, že k tomu nemá, co dalšího by dodal. Já nejsem odborník na odtoky vody, takže předpokládám, že Ministerstvo životního prostředí k této diskusi při vypořádávání připomínek prostě přihlédne a bude se tím zabývat. To je asi jediná věc, kterou mohu teď...

Pan Jakoubek: Pane Studenovský, pro nás je velmi mrzuté, že se těmi připomínkami nezabýval pan doktor Ludvík, který byl státem pro toto určen, a napsal, že je všechno OK bez problémů. (Potlesk, pokřik a pískot.)

Předsedající Petr Studenovský: Já asi rozumím tomu, že a proč je to pro vás důležité, a předpokládám, že toto veřejné projednání se koná právě proto, aby připomínky, které ještě třeba zapracovány nebyly anebo nebyly vzneseny, tak aby zapracovány byly. Tím se bude zabývat Ministerstvo životního prostředí ještě předtím, než bude vydávat konečné stanovisko, zda má nebo nemá – zda vysloví souhlas s realizací nebo nesouhlas s realizací toho záměru.

Pan Jakoubek: Já bych vás rád požádal o jednu věc. Za prvé bych požádal Ministerstvo životního prostředí, aby opravdu řádně posoudilo kapacitní průtoky těch kruhových potrubí, které jsou bezprostředně vyústěny z letiště.

V dalším bloku v návaznosti na pana starostu pravděpodobně obce Zlončice bych se rád vyjádřil ještě k dalším vodohospodářským problémům, a to je vodohospodářský uzávěr kanalizačního přivaděče, který jde na druhou stranu povodí přímo do Vltavy, ale prosím vás, my jsme zažili v první dekádě června skutečně povodňovou situaci. Jenom bych vám rád řekl, ministerstvo, náš stát povodně stojí nemalé prostředky a při povodňové situaci, paní magistro, jestli byste to stačila sledovat, vy jste určitě jako Ministerstvo životního prostředí byli na nohou, nás tam postihla nejenom povodňová vlna z Vltavy, ale my jsme tam řešili i problémy

bleskové přivalové srážky. Toto je na pořadu dne. Voda není stlačitelná kapalina. Děkuji. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Pan starosta Vodochod bude pokračovat.

Pan Vladimír Palák: Já děkuji Ing. Jakoubkovi, který hájí především zájmy, co se týká vodohospodářských infrastruktur, které v tomto regionu jsou, nejenom za obec Vodochody, ale samozřejmě za celý svazek obcí Dolního Povltaví.

Co se týká dalšího rámce jednotlivých připomínek, které byly vzneseny, bych chtěl požádat našeho právního zástupce pana doktora Kužvarta, aby shrnul právní rámec, který k tomu je zapotřebí, aby bylo vydáno především záporné stanovisko EIA. (Potlesk.)

Pan Petr Kužvart: Já děkuji za slovo...

Předsedající Petr Studenovský: Promiňte, za obec Vodochody už se chystá hovořit třetí člověk? Já bych chtěl říct, že jsou na pořadu další obce, už již příliš nezbyvá, ale už budete třetí, kdo bude hovořit za obec Vodochody.

Pan Petr Kužvart: Ano, chápu, že Petra Kužvarta zrovna nemusíte slyšet...

Předsedající Petr Studenovský: Ale ne. Já vám přece v žádném případě nebudu bránit mluvit, ale...

Pan Petr Kužvart: Já, prosím vás, bych chtěl říci jednu věc. Vyjádření dostanete písemně a v elektronické podobě mailem, takže já tady budu říkat jenom několik stručných poznámek, nebudu to tady číst.

Předsedající Petr Studenovský: A promiňte, budete mluvit za koho? Za obec Vodochody?

Pan Petr Kužvart: Budu mluvit jako právník, který spolupracuje s vedením Svazku obcí Dolní Povltaví a obec Vodochody.

Předsedající Petr Studenovský: Nezlobte se, ale...

Pan Vladimír Palák: Stanovisko obce Vodochody, pokud se na něj podíváte, tak je podepsáno mou osobou, včetně stanoviska svazku obcí Dolního Povltaví. Právní zástupce doktor Kužvart zastupuje jak svazek obcí, tak samozřejmě i obec Vodochody.

Předsedající Petr Studenovský: Já chci jenom říct, že pochopitelně za obec může promluvit, stejně tak jako za jednotlivce spousta lidí, ale zkuste brát ohled na ty, kteří ještě nebyli a jaksi mají přednostní právo vystoupení, neboť souvisí... (Křik v sále.)

Pan Petr Kužvart: Ano. Šest hodin jsem bral v úvahu, že všichni musíte mluvit. (Křik v sále.)

Předsedající Petr Studenovský: Já než bych na sebe nechal mluvit, tak vás samozřejmě mluvit nechám.

Pan Petr Kužvart: Je to zajímavá situace. Všichni jste se tady s prominutím vykecávali obrovskou dobu...

Předsedající Petr Studenovský: Promiňte, my?

Pan Petr Kužvart: Uspávali jste tady hady a nenecháte promluvit... (Křik a pískot.) Takže první poznámka. To, co tady říkal pan ředitel Kačur o nějaké sabotáži, já bych to otočil. Je to jinak. Prostě sabotáží tohoto jednání je den a hodina, na kterou toto bylo nařízeno. Je to špatně a samozřejmě, že z toho vyvodím právní důsledky. (Potlesk.)

Další věc je neuvěřitelná skutečnost, že máme tady tři čtvrtě novou legislativu, novou právní úpravu ovzduší a přitom tedy aktuální rozptylová studie má být vypracována, podrobná aktuální rozptylová studie, až po vydání stanoviska EIA. To je nesmysl, to samozřejmě nejde. K datu vydání závěrečného stanoviska by podklady měly být aktuální a měly by zahrnovat všechny podstatné skutečnosti, nikoliv odkládat věci až do dalších rozhodovacích procesů, třeba do územního řízení, to prostě nelze. (Potlesk.)

Co se týká principiální nepřipustnosti tohoto navrhovaného zásahu, tak samozřejmě vychází to z problematiky únosného zatížení území a z toho, že nebyl, jak už tady bylo řečeno, podán přesvědčivý průkaz, že nebudou překračovány limity zatížení území, ať už jde o hlukový tlak, anebo o sledované škodliviny imisní, zátěž z ovzduší. Prosím vás, v rámci

tohoto textu, který má 13 stran, je samozřejmě také přehled judikatury, jak se na tyhle věci dívají správní soudy. Je to aktuální přehled.

Další, co bych chtěl říct, je, že dokumentace EIA v podstatě je postavena na kvalifikovaných odhadech a na výpočtech bez toho, že by byla ověřována správnost těchto výsledků, které jsou samozřejmě spočteny nebo odhadnuty, nějakými kontrolními měřeními, takže opravdu nevíme přesně, jak to bude, ale můžeme předpokládat, že tedy ten nadlimit bude alespoň v některých lokalitách, ať už z provozu na pozemních komunikacích, z leteckého provozu nebo z dalších zdrojů, železničního provozu, bude tedy ten nadlimit.

Co se týká hlukového ochranného pásma. To je samozřejmě naprosto nelegální, protože tento případ je podlimitní letiště, kde není uložena povinnost hlukové ochranné pásmo navrhnout ze strany provozovatele letiště a není dána kompetence žádného úřadu, ani Úřadu civilního letectví to po právu jako opatření obecné povahy schválit. (Potlesk.) Je to jednoduché. Úřady smějí činit to, co jim ukládá zákon, a jsou povinny dodržovat podmínky, které zákon stanoví, a využívat formy, které jim k tomu zákon dává. Nemohou tedy jít na nějaký nadstandard, který by ve svém důsledku znamenal podvázání územního rozvoje obcí a možné budoucí vynucené změny třeba užívání nemovitostí, soukromých nemovitostí. To prostě nelze, to nejde.

Poslední moje poznámka - postavení orgánu EIA a postavení dotčených orgánů, zejména orgánů ochrany ovzduší a orgánu hygienické služby, tedy orgánu ochrany veřejného zdraví. Jsou to úřady, které by měly fungovat v prostředí právního státu samy vázány právem tohoto státu. A pokud je tady jasné podezření nebo dokonce je tady průkaz nadlimitního zatížení, tak by nemělo být vydáno ani souhlasné stanovisko těchto dotčených orgánů, ačkoli vydáno bylo, a neměly by být navrhovány nelegální kroky, jako je třeba ochranné hlukové pásmo ze strany hygieny. A jediné zákonné řešení je vydat nesouhlasné stanovisko. (Potlesk.) Ale jak to tady pozoruji a jak si užívám už pět let účasti na tady tomhle tom projednávání, tak vše jede v běžných rutinérských kolejkách. A já nepochybuji o tom, jak toto projednávání dopadne. Papír unese všechno a nezačervená se. Nicméně možná je to velice problematická služba investorovi, protože ono se to pak v dalších následných rozhodovacích procesech může sečíst a můžeme se dostat jako v „Člověče nezlob se“ na začátek.

Toto jsem chtěl říct. Mně udivuje prostě ta rutinérskost, s kterou tohle to posuzujete, s kterou vyrábíte novou sice menší, ale přece Ruzyň. Vždyť přece všichni víme, jak to tam v těch obcích okolo vypadá. Nechápu prostě, jak vůbec můžete tohle to naprosto rutinérsky odsouhlasovat, všechno je kladné. Jediný dotčený orgán se ozval proti. Je to Vodoprávní úřad z Kralup. Ten jediný dal nesouhlas. Všechny ostatní jako vždy daly souhlas. Takže já bych

chtěl vyzvat k tomu, aby stanovisko bylo záporné a aby bylo s dobře vypracovaným odůvodněním proč. Pokud bude kladné, bude předmětem zpochybňování do budoucna a opravdu to neprospěje ani investorovi, ani nikomu dalšímu. Děkuji. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Doufám, že už nebudete mít příliš mnoho spolupracovníků s ohledem na ostatní zástupce obcí.

Pan Vladimír Palák: Když jsem to uváděl, tak jsem řekl, že pro doplnění, co se týká mého vyjádření, použiji odborníky. Sice jsem doktor práv, ale bohužel neznám všechno.

Chtěl bych tedy poděkovat panu doktoru Kužvartovi za jeho vyjádření za obec Vodochody i Svazek obcí Dolní Povltaví. Žádám, aby všechny tyto připomínky byly doplněny z tohoto jednání, a dále odkazuji tedy na své vyjádření ze dne 13. 6., které jsme vám zaslali. Děkuji za pozornost.

Předsedající Petr Studenovský: Také děkuji. (Potlesk.)

Paní Mgr. Piekníková chce promluvit.

Paní Jana Piekníková: Já ještě jednou upozorním na možnost podat svoje písemné vyjádření tamhle vpravo u stolku, kde sedí další zaměstnanci Ministerstva životního prostředí, kde je možné své připomínky podat. Nebo samozřejmě na můj pracovní email.

Předsedající Petr Studenovský: Děkuji. Paní senátorko, mohl bych vás poprosit, abyste prezentovala stanovisko obce Přezletice? Děkuji.

Paní Veronika Vrecionová (zástupce obce Přezletice): Hezký podvečer, dámy a pánové. Dovolte mi vystoupit v takové dvojroli – nejdříve jako starostka obce Přezletice.

Přezletice neleží v bezprostřední blízkosti plánovaného záměru. My jsme vzdušnou čarou zhruba tak 10 až 15 km, to znamená, že nebudeme zasaženi těmi přímými negativními dopady, ale jsme pevně přesvědčeni, že v případě, že se tento záměr bude realizovat, tak bude velmi negativně zasaženo i výrazně širší okolí a města, obce ve větších vzdálenostech. (Potlesk.) Proto mi dovolu zmnit tady dvě pasáže připomínek obce Přezletice, které jsme zaslali.

V našem vyjádření ze dne 6. 12. jsme požadovali, aby byla dostatečně a úplně zdůvodněna potřeba záměru a jeho umístění, jak bylo uvedeno v dokumentaci EIA. To bylo podle našeho názoru nedostatečné zejména v tom smyslu, že se opíralo o vcelku irelevantní skutečnosti. Bohužel Ministerstvo životního prostředí neuložilo zpracovateli se touto otázkou zabývat, resp. argumentačně vyzbrojit dokumentaci tak, aby bylo zřetelně jasné, že tento záměr je odůvodněný. Argumentace v upraveném a doplněném novém vydání dokumentace EIA se nezměnila. Přitom je více než zřejmé, že každý záměr přesahující běžná lidská měřítká, a k nim letiště bezesporu patří, vyžaduje pro svůj úspěch podporu občanů. Tím spíše to platí o komerčně významném záměru, jako je Letiště Vodochody. Úměrně k uváděné významnosti záměru by v zájmu věci měla být zhodnocena i jeho potřebnost. To je však podle našeho názoru provedeno nedostatečně, neúplně, povrchně a s použitím nepřesvědčivých argumentů. (Potlesk.) Mnohé potřebné v odpovědi zcela chybí, protože základní otázky vůbec nebyly položeny. V takovém kontextu pak snadno nabudou na významnosti podružnější aspekty celého záměru. Je tedy nemyslitelné se k záměru vyjádřit jménem občanů naší obce bez vážných pochybností, bez dalších dotazů a nesouhlasných připomínek.

Ještě bych si dovolila zmínit jednu pasáž, která se týká vlivu záměru na síť pozemních komunikací, jež je posouzena dle našeho názoru také zcela nedostatečně. Znovu proto požadujeme, aby bylo zohledněno a náležitě ohodnoceno, že ve východní části pražského metropolitního regionu, do níž náleží naše obec, může být za určitých okolností, ke kterým bezpochyby dojde v případě realizace, dotčena zvýšenou tranzitní dopravou. Na takové zvýšení není historicky situovaná a technicky nevyhovující silniční síť vůbec připravena. Jedna z možných náhradních tras pro případ znemožnění nebo znesnadnění využitelnosti dálnice D8 nebo jiné kapacitnější nadřazené silnice je totiž vedena přímo středem naší obce. Pokud by tedy měl být záměr zrealizován, požadujeme, aby jako podmínka k jeho uvedení do provozu bylo stanovení dokončení zcela chybějící severní části silničního okruhu kolem Prahy nebo jiného odpovídajícího řešení, které oblast naší obce a obcí sousedních ochrání před účinky automobilové dopravy.

Na závěr k tomuto našemu vyjádření k připomínkám obce Přezletice tady mám jenom jeden odstavec takové rekapitulace. Obec Přezletice vyjadřuje celkový nesouhlas se záměrem Letiště Vodochody a s principiálními otázkami hodnocení tohoto záměru. Přestože dokumentace EIA byla přepracována, nebyly do ní začleněny chybějící části a je tak dle našeho názoru stále neúplná. (Potlesk.) Obraz, který je takto veřejnosti předkládán, proto nemůže odpovídat ani skutečnosti, ani pravděpodobné představě.

Tak tímto jsem byla pověřena zastupitelstvem naší obce, abych vám tady dnes zmínila.

Jenom mi dovolu je ještě kratičce pár vět spíše z pozice senátorky za senátní obvod Mělnicko a části Praha – východ, kde se právě nachází Vodochody a kde je právě tento plánovaný záměr. Velice ráda bych apelovala na zástupce Ministerstva životního prostředí, aby než ještě dojde ke konečnému rozhodnutí, aby si ještě jednou prohlédli výsledky referend. Je-li to třeba, mohu vám je tady ještě jednou přečíst. Jenom bych velmi zjednodušeně shrnula, že z těch 11 referend deset dopadlo tak, že 80 až 90 % obyvatel mělo odmítavé stanovisko k tomuto záměru. A vzhledem k tomu, že jsme zastupitelská demokracie, já jsem sama přesvědčená o tom, že stanoviska a postoje samospráv by bohatě stačila i bez těch referend. (Potlesk.)

Na závěr bych chtěla zmínit jenom to, co považuji za velice důležité. Jsem pevně přesvědčená, že zatím jsem nezaznamenala žádnou reakci k tomu, že tady došlo k zásadní změně stanoviska krajského úřadu, Středočeského krajského úřadu. A velice ráda opakovaně apeluji na Ministerstvo životního prostředí, aby tuto změnu, kterou včera vyjádřil pan hejtman několikrát – sama jsem s ním byla na tiskové konferenci a slyšela jsem to od něho i v médiích. Dnes to tu pan náměstek přečetl. Myslím si, že to je velice silný a nový argument proti tomuto záměru.

Já vám děkuji. (Aplaus.)

Předsedající Petr Studenovský: Děkuji paní senátorce a poprosím zástupce obce Zlončice.

Pan Jiří Louček (zástupce obce Zlončice): Dobrý podvečer. Jmenuji se Jiří Louček a jsem starosta Zlončic.

Na samém začátku musím uvést jeden důležitý fakt. Už 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? Uplynuly roky a problémy, na které jsme upozorňovali tehdy, přetrvávají a 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 to, že tyto chyby neodhalil nebo spíše nechtěl odhalit ani oponentní posudek k dokumentaci EIA, který zpracovával doktor Vladimír Ludvík.

Uvedu jenom v krátkosti některé chyby, kterých je jinak nepočítaně v citované dokumentaci EIA. Počty obyvatel a obydlí v oblastech zasažených hlukem v obci Zlončice - část Dolánky. V části Dolánky žije v současné době pro vaši představu 33 obyvatel ve 12 obydlích. V dokumentaci je počet nula. (Potlesk.) 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 – například 018, 034. Ale to jen tak na okraj.

Velkým problémem letiště je hluk. Ten ovšem zpracovatel dokumentace i zpracovatel posudku pan Ludvík chtějí vyřešit monitoringem hluku a všemožnými jinými podmínkami, které jak všichni víme, nikdo nikdy 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 to zajistily samy měření hluku při cvičných letadlech Lufthansy s prázdným letadlem bez cestujících a zavazadel a naměřené hodnoty i přesto překračovaly limity uváděné v dokumentaci. (Potlesk.) Co si pak o takové dokumentaci můžeme myslet? Posudek inženýra Josefa Drahoty, odborníka na hluk, byl součástí našich připomínek a pan Ludvík ho zřejmě ani nečetl. 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.

Co si má obyčejný člověk myslet o tom, že teprve v současné době je prováděn hydrogeologický posudek připraveného záměru? Zde bych jen tak na okraj zmínil, že Penta plánovala ostrý provoz spustit v roce 2012. Takto můžeme pokračovat dál a dál a diskutovat zde o jemně řečeno nedostacích několika 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.

V obci Zlončice proběhlo také referendum, v němž se občané bezmála stoprocentně rozhodli pro nesouhlas s rozšířením Letiště Vodochody. (Potlesk.)

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 to, co chci, odpovím“ jsou neuvěřitelnou arogancí a zjevnou

neprofesionalitou. (Potlesk.) 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. 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. (Potlesk.)

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 tento posudek v rámci procesu EIA byl odmítnut jako nezákonný a aby k jím navrhovanému stanovisku nebylo přihlíženo. Naopak navrhujeme Ministerstvu životního prostředí k danému záměru rozšíření Letiště Vodochody vydat negativní stanovisko a celý záměr zamítnout. (Potlesk.)

Děkuji vám za pozornost.

Předsedající Petr Studenovský: Také já vám děkuji a požádal bych zástupce obce Holubice. Obec Holubice – má tady někoho, nějakého zástupce? Zdá se, že nikoliv.

Libčice nad Vltavou. Libčice nad Vltavou? Zdá se, že rovněž ne.

Obec Tursko. Také nevidím nikoho, kdo by se zvedal.

Obec Veleň. Kamenný Most. Neuměřice. A poslední obec v mém seznamu je obec Olovnice. Také nikdo. Hm.

To tedy znamená, že jsme ukončili bod dvě veřejného projednání tohoto záměru. Vyčerpali jsme bod dvě a v tuto chvíli tedy trváte na tom, že těch 40 otázek by mělo být zodpovězeno? Výborně. Můžu vás poprosit, že byste si stoupla k mikrofonu, položila byste otázku a na každou jednotlivě budou jednotlivci zpoza předsednického stolu odpovídat. Výborně. Máte slovo.

Paní Jana Motyčková (zástupce obce Postřizín): První otázka: Jaké by byly dopady záměru na životní prostředí a lidské zdraví obyvatel Postřizína při nižším pohybu letadel a menším počtu odbavených cestujících – přibližně tedy na polovinu, 1 750 pohybů letadel za rok a 1,5 milionu přepravených osob?

Předsedající Petr Studenovský: Kdo odpoví?

Pan Libor Ládyš: Protože těch otázek je 40, tak budu stručný. Na tohle se dá velmi stručně odpovědět. Při zachované skladbě letadlového parku zhruba o 3 decibely nižší hodnoty.

Paní Jana Motyčková: Přineslo by měření hlukové zátěže obce Postřižín za simulovaného leteckého dne přesnější výsledky než modelové výpočty předložené v dokumentaci?

Pan Libor Ládyš: Měření hlukové zátěže by bylo prováděno za nějakých konkrétních podmínek klimatických, tak jak tady píšete. Daly by se tyto hodnoty, pokud by byly dostatečně velký statistický vzorek, což při tom simulovaném provozu nevím, jestli by se nám podařilo, by se daly použít pro kontrolu výpočtového modelu.

Paní Jana Motyčková: Byly by při měření hlukové zátěže obce za simulovaného leteckého dne lépe zohledněny meteorologické podmínky v obci Postřižín?

Pan Libor Ládyš: Já jsem na to vlastně odpověděl už v tom druhém. Omlouvám se, já jsem spojil ty dvě otázky asi dohromady.

Paní Jana Motyčková: Na kolika shodných řízeních EIA a SEIA pracoval pan doktor Ludvík a pan doktor Bajer, a to jako zpracovatel oznámení, zpracovatel podkladu pro zjišťovací řízení, zpracovatel dokumentace, zpracovatel posudku, anebo odborný konzultant orgánu veřejné moci?

Pan Tomáš Bajer: Tak jsme se v tomto nebo opačném gardu potkali asi sedmkrát.

Paní Jana Motyčková: Kolik v předchozí otázce specifikovaných řízení skončilo nesouhlasným stanoviskem jednoho ze zpracovatelů?

Pan Tomáš Bajer: Pokud se ptáte na tu vzájemnou koordinaci, tak žádné. Pokud se ptáte na mne jako posudkáře, tak za těch 20 let jich bylo asi šest, kdy jsem navrhoval nesouhlasné stanovisko.

Paní Jana Motyčková: Umožňuje současný stav železniční vlečky zahájení železničního provozu? A pokud nikoliv, jaké budou dopady opravy železniční vlečky na životní prostředí?

Pan Martin Kačur: K tomu asi odpovím já. Železniční vlečka je momentálně ve vlastnictví Aera Vodochody, které má k ní veškerá oprávnění na povolení. Takže vycházeli jsme z předpokladu, že ta povolení jsou taková, aby vlečku šlo používat.

Paní Jana Motyčková: Já vím, že to vůbec nebylo v tomto posudku řešeno, přesto pan Ludvík nakonec psal, že tedy zátěž, co se týče železniční vlečky, bude úplně minimální, protože pojede pět kilometrů za hodinu, takže se vlastně vůbec v obci žádné zátěže nedočkáme. Dokonce tady píše, že hluk pocházející z provozu na vlečce minimálně zmenší o 0,1 decibelu. Víím, že tahle vlečka – v žádném případě jsme nebyli schopni vás donutit, abyste ji zařadili do toho posudku a do dokumentace jako obec, i když jsme se na to třikrát ptali. Přesto v posudku je posuzována jako bezvýznamná věc. (Potlesk.)

V jakém rozsahu by došlo k zamoření půdy v případě havárie nákladního vlaku zavážejícího letecký benzín do areálu letiště, pokud by v takové havárii došlo jižním směrem nad obcí Postřižín, na hranice lesních pozemků a skládky?

Pan Petr Studenovský: Pan Dítě odpoví, přes havárie je odborník on.

Pan Miroslav Dítě: Dobrý den. Nejsem úplně ten nejpravější, protože tohle to je havárie na životní prostředí. Samozřejmě muselo by se zvážít, zda tam může k takové havárii dojít, zda jsou tam podmínky, aby došlo k destrukci cisterny a vytekl benzín. Pak by se zcela jistě část odpařila a část by se vsákla a to by musel někdo spočítat, protože to záleží na vlastnostech podloží, na tom, v jaké hloubce je spodní voda, aby mohlo dojít k nějakému zamoření atd. Čili pokud by někdo stál o takovouto vědomost, musel by si to nechat spočítat.

Paní Jana Motyčková: Pro nás je to docela důležitá otázka, protože my víme, že tam v této lokalitě jsou podzemní vody. Je tam prameniště, které pod touto vlastně vlečkou protéká. A další návazná osmá otázka je: Měla by havárie popsána v předchozí otázce dopady na kvalitu podzemních vod?

Já vím ze své praxe chemika, že tedy zasáknutý letecký benzín a jakékoliv pohonné hmoty zasáklé do půdy je nutné tedy nějakým způsobem odborně asanovat, odbagrovat,

vytěžit, odvézt. Neumím si představit v tomto okolí těchto obcí kdekoliv, protože ta vlečka je daleko, jak byste toto byli schopni více méně zajistit. A v každém případě to tedy ani v dokumentaci není řešeno, přestože jsme tyto otázky již pokládali.

Jaké množství škodlivých látek je produkováno letadly třídy C dle standardů ICAO z hlediska konkrétní otázky – příklad Boeing 737 – při jejich vzletu?

Předsedající Petr Studenovský: Poprosím pana Šáru, jestli by se k tomu mohl přijít vyjádřit.

Pan Martin Šára: Konkrétní emisní faktory jsou uvedeny na stránce 17 rozptylové studie. Vycházejí ze standardu.

Paní Jana Motyčková: Dobře. Jakým způsobem bude docházet k rozptylu škodlivých látek v případě startu letadla po ranveji 28?

Pan Martin Šára: Vaše obec je výpočtový bod 5010 a kompletní výstupy jsou opět v příloze rozptylové studie, a to konkrétně od stránky 79 dál. Já nevím, jestli si tady budeme pak předčítat jednotlivá čísla, ale můžeme jít do podrobností do všech tabulek. Mám to tady připravené.

Paní Jana Motyčková: Je to tam dané pro celý region, ne přímo pro obec. Bude zde docházet ke zmírnění –

Pan Martin Šára: Ne, je to tam dané i pro vaši obec, která byla přímo jedním výpočtovým bodem.

Paní Jana Motyčková: Tak jsme to tam asi nenašli správným způsobem tedy. Bude docházet ke zmírnění rozptylu škodlivých látek proudovými letadly při startu po ranveji 28 nad obydlenou částí obce Postřižín? Pokud ano, tak v jakém rozsahu.

Pan Martin Šára: Opět bych odkázal buď na přílohu, kde jsou jednotlivé mapy. Nebo v tuto chvíli bych poprosil o zobrazení na data projektor. Na jednom plátně už to vidím.

Tady bych chtěl upozornit na jednu věc, kterou jste asi přehlédli, a to je základní rozdíl mezi schváleným stávajícím pohybem letadel a výhledovým. Tady je vaše obec. Modré

koridory jsou stávající pohyb, tady vidíte malý okruh. Velký okruh jde dál. Ve výhledovém stavu dojde i k tomu, že jak malý okruh, tak velký letecký okruh jde mimo vaši obec. Tím pádem je to, co vám možná přišlo zarážející v rozptylové studii – výhledově jsou u vás dosahovány koncentrace nižší, a to z toho důvodu, že dochází k tomuto odklonu.

Paní Jana Motyčková: Jaký bude synergický vliv provozu letiště a automobilové dopravy pro kumulaci letecké, železniční a silniční dopravy a stacionárních zdrojů včetně motorových zkoušek letadel?

Pan Libor Ládyš: Tady je psáno, že to obec nenašla v dokumentaci. Kumulativní vlivy - nebo vy říkáte synergické vlivy – byly zpracovány v příloze 25 kapitola 542 a pak je v grafických přílohách. Tuším příloha 6 až tuším 9, kde jsou všechny vlivy v okolí letiště – to, co jste vlastně říkala – železnice, silnice, letecký hluk plus stacionární zdroje.

Paní Jana Motyčková: Železnice tam nemůže být, protože do –

Pan Libor Ládyš: Je tam železnice, dokonce i „VRTka“ je tam zpracovaná ve výhledu. Čili vysokorychlostní trať, protože to byl jeden z požadavků.

Paní Jana Motyčková: Jo to jo, ta jo, ale ta vlečka tam není, protože ta se do té dokumentace prostě nedostala.

Pan Libor Ládyš: Vlečka tam nebyla, protože tam je tak nízký provoz, který by se tam v hlukové situaci neprojevil.

Paní Jana Motyčková: Až se budou vozit ty pohonné hmoty, tak se projeví. To je právě ten základní problém, že se to všechno řeší v době, kdy je klid, kde nic není. A vlastně až to nastane, tak pak se budeme akorát divit. (Potlesk.)

Může realizace záměru Letiště Vodochody vést ke zhoršení zdraví obyvatel obce Postřižín?

Pan Bohumil Havel: Jediným účinkem působení hluku z leteckého provozu, který mi vychází u Postřižína, je obtěžování. Vzhledem k tomu, že tam ta hluková expozice obyvatel je minimálně deset decibelů pod hygienickým limitem stanoveným k ochraně zdraví, tak žádné

jiné účinky hluku tam v úvahu nepřicházejí. Obtěžování tam vychází asi u 11 % obyvatel ve výraznější podobě.

Paní Jana Motyčková: Víte, tohle je ten základní problém, co my máme. Vy se neustále bráníte tomu dělat kumulaci. Ti lidé už tam žijí. My tam máme teplickou, máme tam dálnici. Hluku je tam ze silniční dopravy už dnes tolik, že téměř je na hranici limitu. K tomu se má přidat letiště se svým hlukem a železnice – vlečka se svým hlukem. Takže mi neříkejte, že jenom 11 % bude ovlivněno. Dneska už ten podlimitní, co já vím, tak ten stálý hluk, který tam máme, máme na úrovni 45 až 50 decibelů během dne. V noci se ta dálnice moc nevyprázdní. (Potlesk.)

Je větší nemocnost dětí žijících v blízkosti letiště nebo jiných velkých znečišťovatelů životního prostředí? K této otázce nutno připomenout, že jak zhotovitel dokumentace, tak oponentního posudku se podíleli na posuzování vlivu na životní prostředí vybudování paralelní ranveje Letiště Ruzyně, tudíž musí být po odborné stránce schopni statistického vyhodnocení.

Pan Bohumil Havel: Při podlimitní úrovni hluku ke zhoršení zdraví dětí podle současných poznatků nedochází – s výjimkou toho již tady probíraného účinku na výuku v hlukově exponovaných školách. Ovšem to je účinek hluku rozhodně ne pod 50 decibelů denně, ekvivalentní hladiny, která bude v případě vaší obce.

Paní Jana Motyčková: Jakým způsobem se projeví realizace záměru na hodnotě nemovitosti v obci Postřížín. Postačuje procentuální vyjádření.

Pan Tomáš Bajer: V dokumentaci je uvedeno, že podle přílohy č. 21 k vyhlášce 3 z roku 2008 se můžou ceny pozemků snížit o 10 %, ceny nemovitostí až o 25 %. A pokud dočtu tu otázku do konce, tak jsem to nechtěl ani do té dokumentace psát, ale v rámci Letiště Praha – Ruzyně se dělala odborná studie cen odhadu nemovitostí a dokonce z ní vyplynulo, že v Nebušicích, které jsou pod uvažovanou paralelní dráhou, ceny nemovitostí stoupají.

Paní Jana Motyčková: U nás už tedy klesají dneska.

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

Pan Vladimír Ludvík: Tady to opatření vyplývá z celé konstrukce toho monitoringu a mimo jiné z požadavku EUROCONTROLu. A jedná se samozřejmě o použití třeba modernějších odletových, příletových postupů nebo o samozřejmě snížení intenzit pohybů letadel. To je jednoznačný limit celého záměru.

Paní Jana Motyčková: A jak rychle musí být provedena tato technická a organizační opatření?

Pan Vladimír Ludvík: Technická a organizační opatření – je tady podmínkou stanoveno, že musí být navrženy rok dopředu. Není to myšlené tak, že když dojde k překročení limitu, tak že se budou dělat, ale je tady stanoven predikční model, který musí prověřit návrh plánu na příští rok. A v případě, že by bylo signalizováno překročení nebo dosažení limitů, tak musí být přistoupeno k těmto opatřením včetně třeba snížení počtu pohybů, i třeba pod těch maximálních 35 tisíc.

Paní Jana Motyčková: A kdo nám to zaručí?

Jak lze kvantifikovat a kvalifikovat hodnocení označené jako velmi malé v případě dopadu záměru na krajinu?

Pan Milan Macháček: Dobrý podvečer. Milan Macháček. Já jenom stručně za autorský tým dokumentace k této otázce. Jenom konstatuji, že my jsme nekonstatovali, že by to byly vlivy pouze jenom velmi malé a mírně nepříznivé. Pokud byste se podívali do dokumentace, tak jak jsme psali kontext vlivů na krajinný ráz, tak v některých aspektech je skutečně ten zásah nevýznamný v kontextu přírodní charakteristiky, protože fyzicky významné krajinné prvky, chráněná území, prvky územního systému ekologické stability vizuálně a jinak dotčeny výrazně nejsou. Samozřejmě vyšší míru vlivu jsme přiznali na samotném areálu letiště. Tam naopak vliv na přírodní složku vlivem odkácení části porostu bude poměrně nepříznivý v kontextu toho, že vlastně nové objekty letiště jsou měřítkem podobným těm, které dneska jsou v areálu AERO, tak posílení technicistního nebude významné. Tolik jenom v této věci.

Paní Jana Motyčková: Tak proč je v posudku, že je to velmi malé zatížení? Protože totéž bylo ke znečištění ovzduší jako velmi malé a kvantifikování, označení jako velmi malé v případě dopadu záměru na půdu. Všude jsou tam příspěvky velmi malé.

Pan Vladimír Ludvík: Tohle hodnocení je názor zpracovatele posudku, který se samozřejmě může lišit od zpracovatele dokumentace nebo zpracovatele jednotlivých dílčích studií.

Paní Jana Motyčková: Jakým způsobem mají být zveřejňovány hlukové reporty oznamovatele o hlukové zátěži uvedené na straně 212 oponentního posudku, podmínka bodu za čtvrté, a kde budou dostupné veřejnosti?

Pan Vladimír Ludvík: Tyto podmínky jsou součástí podmínek návrhu stanoviska. Jednak že systém monitoringu hluku bude mít zajištěn výstup ke zveřejnění výsledků kontroly a postupů a jednak že systém monitoringu hluku bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži v okolí letiště, o dodržování podmínek a ochranného hlukového pásma a účinnosti protihlukových opatření. Samozřejmě EIA je na začátku přípravy toho záměru a tyto podmínky jsou obecné. Dostanou se do dalších stupňů přípravy, tzn. územního rozhodnutí, stavebního povolení, projektu k realizaci stavby apod., kde budou jistě dále specifikovány. V současné době bych si já osobně představoval, že tyto informace budou dostupné například na internetu.

Paní Jana Motyčková: Jakým způsobem musí být naplněna podmínka projednat všechny dopravní trasy s dotčenými obcemi a povinnost respektovat požadavky směřující k eliminaci narušení faktorů pohody uvedené na straně 222 oponentního posudku? Podmínka bodu 80.

Pan Vladimír Ludvík: Ta podmínka je naprosto jednoznačná a stanoví, že dodavatel stavby musí projednat všechny přepravní trasy před začátkem dopravy na stavbě s dotčenými obcemi, tzn. s jejich statutárními zástupci.

Paní Jana Motyčková: A jakým způsobem?

Pan Vladimír Ludvík: No projednat – osobně, písemně. Každopádně z toho musí být doklad, musí být k dispozici doklad.

Paní Jana Motyčková: Dobře, tak jo.

Jaký je okruh subjektů, když musí být účastni na místním šetření prováděném před zahájením stavby ohledně stavu vybraných komunikací?

Pan Vladimír Ludvík: Místní šetření má parametry místního šetření, tzn., že by zde měl být zástupce stavebníka, zástupce projektanta a zástupce obce minimálně.

Paní Jana Motyčková: Jaké komunikace jsou vybrané ve smyslu předchozí otázky, když vychází z podmínky bodu 81 oponentního posudku?

Pan Vladimír Ludvík: Tyto komunikace budou vybrány v prováděcích projektech.

Paní Jana Motyčková: Jaké okolnosti vedou k označení pohybu letadla po letišti jako nezbytného ve smyslu podmínky bodu 90 oponentního posudku? Chtěli jste, abych to četla – čtu to.

Pan Vladimír Ludvík: Prosím vás pěkně, tady ta podmínka znamená, že pokud bude možné plánovat pohyby letadel, potom je ten plán bude směřovat do doby 6 až 18 hodin. A do té večerní doby 18 až 22 hodin v souvislosti s konstrukcí té hygienické hladiny LDVN, která pro večer jako zdůrazňuje ten vliv hluku, tak budou plánované pouze jenom ty pohyby, které budou nezbytné. Je to taková obecnější podmínka, ale domníváme se, že by tam měla být.

Paní Jana Motyčková: Když to nemáte definované, tak pod nezbytným si každý představí přesně úplně, co chce. Jakýkoliv pohyb bude vždycky nezbytný i po 22. hodině. (Potlesk.) Buďto tam musíte konkrétně napsat, co je nezbytné, nebo takhle obecně to může porušit úplně každý a nikomu se nic nestane.

Pan Vladimír Ludvík: To je samozřejmě možné, to máte pravdu. Ale není problém tu podmínku vyhodit, vypustit. Nevyplývá ze žádného předpisu. Nebyla obsažena ani v dokumentaci. Bylo to v rámci posudku za účelem maximální snahy o snížení večerních hladin hluku.

Paní Jana Motyčková: Jaký standardní způsob brzdění používají letadla třídy C ve standardu ICAO?

Pan Martin Kačur: Letadla třídy C3 – při přistání – využívají několik způsobů k tomu, aby snížila svoji rychlost na takovou, aby mohla opustit dráhu. První způsob brzdění je aerodynamický, kdy se otevírají veškeré spoilery a podobná zařízení, která na letadle jsou, tak aby snížila aerodynamické vlastnosti letadla a brzdila ho aerodynamicky, až po zbrzdění toho letadla aerodynamicky na určitou rychlost piloti jsou schopni používat brzdění normálně brzdami kol. Brzdění reversem se používá v případech, kdy je potřeba co nejrychleji brzdit to letadlo proto, aby dojelo k výjezdu, kterým se opouští dráha, tak aby minimálně zatěžovalo svojí přítomností ranvej. V našem případě máme navržené rychlé výjezdy takovým způsobem, aby při standardním přistání na místo dotyku, které je běžně dané, aby pro zabrzdnutí letadla na rychlost, při kterém můžou opustit dráhu, bylo za použití těch aerodynamických brzd a za použití klasických brzd na kola, aby se to brzdění reversem nemuselo používat a případně aby se brzdění reversem používalo jenom v případě, kdy ten pilot vidí, že bylo na přistání delší a že pro brzdění na výjezd z dráhy by bylo nutné použít větší sílu na brzdění koly.

Paní Jana Motyčková: Proto je tady ještě doplňující: Jaká rizika jsou spojena s přistáním letadla bez použití reversního způsobu brzdění?

Pan Martin Kačur: Rizika jsou spojená ta, že pokud by to letadlo bylo za určitých podmínek dlouhé na přistání, to znamená, že by přistávalo mnohem dál, než je bod toho, tak by muselo vyvinout větší brzdnou sílu a tím pádem pro efektivnější zastavení by se používalo brzdění reversací. Ale říkám, tak jak to máme nadefinované umístění rychlých výjezdů, tak za standardních podmínek by mělo být běžné zvládnout zabrzdnutí aerodynamicky a brzdění koly, aby letadla mohla vyjet na rychlém výjezdu.

Paní Jana Motyčková: Takže to reversní stejně budete používat.

Je navržena celková kapacita –

Pan Libor Ládyš: Můžu ještě k té reversaci? Vím, že tam byla řada připomínek. My když jsme vlastně prováděli ty výpočty, tak v první řadě nás zajímalo, jestli toto letiště, tento typ letiště s touto délkou dráhy a vlastně i s typem letadel, které se předpokládají, že tam budou přistávat, jestli bude nutné používat brzdění pomocí reversace. A toto letiště v této délce skutečně nemusí používat reversace. Já jsem to ještě konzultoval i s kolegou, který je pilotem. Lítá na „737“ i na „320“, to jsou vlastně letouny, které by měly tady přistávat, a lítá

právě i ty chartery. Bohužel byl tady, speciálně jsem ho kvůli tomu pozval, ale měl let, takže už musel odejít, takže se k tomu nedostal. A konzultovali jsme i tuto věc. Říkal, že dokonce Letiště Vodochody zná, přistává tam a říkal, že není problém, a dokonce jsou letiště ve světě, která mají zakázáno používat reversaci, a toto letiště s touto délkou nevyžaduje pro tyto typy letounů brzdění reversací. On říkal, že s plně naloženou „737“ bezpečně přistane na vodochodském letišti a zabrzdí pomocí těch brzd, jak tady říkal pan ředitel.

Ještě bych řekl druhou věc. Ta reversace má dokonce dva stupně. To jsem se také dozvěděl od něho. Je tzv. plný zpětný tah motoru, to je to, co je slyšet. To je to, co občas zahučí, když to to letadlo použije, protože tam on otočí vlastně chod toho motoru a plný výkon, tak jako je při startu, použije vlastně jakoby v protisměru. A pak je ještě druhý typ reversace a to je tzv. volnoběžný. To znamená, že pouze ten motor, tak jak běží ve volnoběžných otáčkách při přistání, tak otočí chod. To znamená, tam se ten hluk nezvýší. To vůbec v okolí letiště neslyšíte. Takže to je druhý typ reversace, která se může použít při brzdění na těchto typech letounů. Jestli tak to stačí. Ale letiště Vodochody není nutné a nevyžaduje, aby tam reversace byla.

Paní Jana Motýčková: Dostávám se k otázce číslo 30. Ty se týkají vlastně vodohospodářských podmínek. Přizvala bych si pana Jakoubka, aby mi tady k tomu asistoval a při nejhorším vám dával doplňující otázky nebo mě opravil při těch návrzích.

Je navržená celková kapacita čističky odpadních vod 2 700 ekvivalentních obyvatel dostatečně kapacitních pro souběžný provoz mezinárodního letiště a závodu Aero? Za jakých podmínek bude čistička Aero zachována? Kam budou předčištěné vody z čističky odpadních vod Aero zaústěny? Je navržená kapacita čističky odpadních vod – to se myslí Aera – 1 440 ekvivalentních obyvatel pro letiště dostatečná?

Pan Martin Kačur: Podle našich propočtů, které máme od projektantů, tak ta kapacita dostatečná je. Pro souběžný provoz letiště i závodu Aero. Co se týče čistírny odpadních vod Aero Vodochody, tak ta zachovaná jako čistírna nebude, ta změní se na přečerpávací stanici splaškových vod, které by se měly nově dostávat na novou čistírnu odpadních vod, která bude vybudovaná v areálu letiště.

Řečník: Pardon, že do toho takto vstupuji. Mám jenom technickou poznámku. Pane Studenovský, nemám vůbec nic proti vašemu moderování, ale já se domnívám, že tady probíráme posudek na Letiště Vodochody, který zpracoval tým pod vedením pana Vladimíra

Ludvíka. A již asi na pátou nebo šestou otázku odpovídá pan ředitel Kačur. Nic proti němu nemám, ale myslím si, že to je vlastně Vaše parketa, kde vy byste měli odpovídat na otázky a ne to nechat na někom, kdo vlastně nám tu EIA předkládá. Vy jste v podstatě oponentní orgán, který by o tom měl vědět víc a měl by spíš k tomu říkat, než tady pan ředitel, který tu EIA předkládá. Takový je tedy můj pohled i mých kolegů. Děkuji. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Já bych jenom upřesnil. Tady se neprojednává pouze posudek. Projednává se dokumentace a posudek a celkové posouzení vlivů na životní prostředí tohoto záměru. Jsme vedeni snahou, aby se vám dostalo co nejkvalitovanější odpovědi. Ale pochopitelně můžeme poprosit pana Ludvíka a jeho kolegu, aby se k tomu také vyjádřil. Nepochybně k tomu má co říci. My to jenom nechceme prodlužovat. Ale samozřejmě pokud máte pocit, že by pan Ludvík měl hovořit více, není asi problém.

Předsedající Petr Studenovský: Tak můžeme tu otázku? To je ta kapacita ČOV.

Pan Jakoubek: Nedožvěděli jsme se pořádně odpověď. Já bych tu otázku rozšířil na aktuální situaci, která nastala právě při povodňové situaci.

My jsme provedli prohlídku území ve Zlončicích po povodni a zjistili jsme katastrofální stav okolí kanalizace, která je v délce 1,75 km vedená z letiště Vodochody až do Vltavy. Dokonce tam došlo ke svahovému sesuvu, který je mimo záplavovou čáru Vltavy. K tomu svahovému sesuvu došlo vlivem přetlakování vnitřního prostoru kanalizace kanalizačního přivaděče mezi letištěm a Vltavou. Dokonce byl pan inženýr Kačur přítomen, protože Vodoprávní úřad v Kralupech provedl na místě minulé úterý vodoprávní prohlídku, která trvala asi pět hodin. Prošli jsme tuto kanalizaci od spodního vyústění do Vltavy až po profil letiště, velmi složitým územím.

Moje otázka zní, protože jsme zjistili, že ta kanalizace ačkoliv dokumentace EIA nám ji deklaruje, že je DN 500, tak my jsme tam zjistili, že tam jsou úseky DN 300. Zápis z tohoto místního šetření je přiložen ve spisu. Zjistili jsme, že současný stav, kdy je do této kanalizace v bezdeštném stavu zaústěna čistírna odpadních vod areálu z Aero Vodochody Aerospace, a.s., na několika místech plně využívá kapacitu té třístovky. Zajímalo by nás, když tam dneska je zaústěno zhruba 1 200 pracovních míst a výroba Aero, ale měli bychom tam mít několik stovek ekvivalentních obyvatel, kteří se tam přijdou vyčůrat na letiště, měli bychom tam mít i čistírnu kontaminovaných vod zaústěnou a současně i tuto čistírnu odpadních vod z Aero, jak může ta stávající kanalizace být dále kapacitní v bezdeštném stavu. Proč dokumentace

doktora Bajera i posudek doktora Ludvíka píše, že je všechno v pořádku, že stávající stav je vyhovující a že – prosím vás, a teďka se držte – do této kanalizace můžeme dál připustit dalších 717 litrů/sekundu. Takže tam pojedou tři čistírny a poteče nám tam další dešťová voda 717 litrů za sekundu, do takovéhle trubičky.

Prosím vás, Letiště Ruzyně má několik vyústění a každé má průměr tři metry. My máme vyústění, pátevní vyústění z Letiště Vodochody, které má 30 centimetrů. (Potlesk.)

Toto nemůže být myšleno vážně, že nám napíšete, že je všechno v pořádku, že je všechno v souladu s českými normami a že to lze dál provozovat. A ještě tam nahoře napíšete, že tam je vlastně zaústěna další dešťová voda 717 litrů za sekundu. Já bych vás jenom rád upozornil, že kapacita té kanalizace v horní části, kde je skutečně DN 500, není 717 litrů za sekundu, ale je zhruba 210 litrů za sekundu. A naše zákony, zákony naší země, které by mělo Ministerstvo životního prostředí dodržovat, jasně říkají, že když jsou tam zaústěny předčištěné vody, a v tomto případě to bude dokonce ze tří čistíren, tak není přípustné, aby nám ty vody vyskakovaly po obci a do lesních porostů a pak si nějak dotekly do vod podzemních a následně do Vltavy. Toto není přípustné, prosím vás, podle našich zákonů. (Potlesk.)

Trváme na tom, aby nám na to paní Mgr. Piekníková nebo paní Ing. Honová odpověděly, jak to ministerstvo bude řešit. Tohle je klíčová věc, kterou nelze zatlouct.

Paní Jaroslava Honová: My teď nebudeme odpovídat na konkrétní dotazy. Cílem veřejného projednání je shromáždit podklady, vyslechnout veřejnost a potom samozřejmě všechno budeme vyhodnocovat ve spolupráci s odborníky atd. Čili já teď nemohu předjímat, jakým způsobem budu řešit to či ono. Skutečně cílem veřejného projednání je – toto je zaznamenáno, toto budeme řešit nepochybně.

Pan Tomáš Bajer: Můžu jenom už krátce? Už jsme se tady o tom spolu bavili. Kapitola 10, příloha 10, kapitola 5 - Vodohospodářské posouzení, zpracováno autorizovaným inženýrem pro vodohospodářské stavby. To je podklad, který jsem od autorizovaného člověka, který má razítko, na něco jiného dostal. Je tam povodí jedna, plocha povodí k recipientu, Hoštický potok, povodí dvě, plocha povodí k recipientu řeky Vltavy. Jsou tam bilance zastavěných a zpevněných ploch. Je tam výpočet deště při daných přívalových srážkách a z toho vycházejí čísla, která v této studii jsou. To je jedna poznámka.

A druhá. Já jsem se nedočel v dokumentaci, že píšou, že to všechno z hlediska těch průměrů těch trubek bude v pořádku. My říkáme, jak to bude, až bude stavba realizována. My

jsme skutečně neprocházeli nějaké trubky, abychom se dívali, kde to je ucpané a kde to je nějaké špatné. My říkáme nebo tato studie říká, jak by to mělo vypadat v případě realizace záměru.

Pan Jakoubek: Pane doktore, vy nemluvíte pravdu, protože vy byste měli říct, že ta kanalizace není kapacitní a měla by se tam provést nová. A ne že říct, že tato stávající kanalizace je dostačující a jedeme dál.

A ještě bych si dovolil upozornit a navázat na vaše slova o tom výpočtu. Prosím vás, my jsme v našem posudku požádali Český hydrometeorologický ústav, aby stanovil pro Letiště Vodochody nezpochybnitelné a závazné podle zákona údaje o 15minutové návrhové srážce, se kterou se ztotožňujeme, a použil ji i projektant, o kterém jste mluvil. Ale ejhle, co se stalo? Český hydrometeorologický ústav řekl, že ten údaj 126 litrů za sekundu na hektar, což je takový drobný deštíček, je s jednoletým opakováním a stanovil celou řadu těchto srážek až do úrovně stoletého opakování. A ta stoletá srážka je 356 litrů za sekundu, je třikrát větší. Vy jste v tom výpočtu použili jednoletou návrhovou srážku. Toto není přípustné.

Já bych se s dovolením zeptal pana doktora Ludvíka, který nám odpověděl jednou větou, že výpočty jsou provedeny v souladu s ČSN, s platnými normami. Která naše česká státní norma umožňuje počítat s těmito parametry?

Pan Vladimír Ludvík: Prosím vás pěkně, já bych tady spíš řekl, co je smyslem procesu EIA a smyslem posudku. (Hlasitý nesouhlas.)

Předsedající Petr Studenovský: Poprosím o klid, protože zbytečně se zdržujeme. Tahle ta diskuse má být diskuse o tom záměru. Vy říkáte, že něco, co je napsáno v dokumentaci, není pravda, ačkoliv ten člověk, který zřejmě se podílel na tom stanovisku, má příslušné razítko a tudíž je to asi odborník. Já si nedovedu představit, že tady odpovíme konkrétně na jakoukoliv otázku. A tohle už vypadá, že trošku pana doktora zkoušíte: „Řekněte mi číslo normy, podle které“ – to si myslím, že tak daleko bychom se opravdu v rámci posuzování vlivu na životní prostředí dostávat nemuseli.

Nevím, jestli pan doktor tu odpověď zná, ale opravdu ta otázka už vypadá, že to je odborná zkouška pana doktora, jestli tomu rozumí. Mluvíme o posudku, který má neuvěřitelné množství stránek z mého pohledu, takže najít v něm konkrétní věc, na kterou Vy se ptáte, je komplikované a někdy to možná vypadá tady za tím stolem, že to ti lidé nevědí a jsou z toho velmi rozpačití.

Pan Jakoubek: Já jenom upozorním, že jsem ten posudek napsal s celým týmem vodohospodářů už v roce 2011. A jenom upozorním na to, že ta správná odpověď je, že žádný předpis toto neumožňuje. Není to možné, prostě. (Potlesk.) To ponížování odtoků, které potom způsobuje zaplavování těch obcí pod letištěm – a znova upozorňuji, toto je postavení nového města, které není spojeno s recipientem. To znamená, že to letiště – tam bude deset tisíc pasažérů, pět tisíc návštěvníků, hromada lidí ve výrobě, v zázemí atd. To je vlastně nové město, které tam chcete vybudovat.

Hlavně nám, prosím vás, netvrd'te, paní inženýrko Honová, že je možné toto město napojit do trubičky DN 300 a že je všechno v pořádku po délce 1,7 kilometru až do Vltavy.

Předsedající Petr Studenovský: Paní inženýrka Honová nic takového netvrdí. Alespoň já jsem si toho nevšiml. Paní inženýrka Honová tvrdí, že všechna stanoviska včetně vašich, která tu dnes zazní, zohlední Ministerstvo životního prostředí při vydávání závěrečného stanoviska a funguje v této situaci jako nezávislý orgán. A konec konců není to konečné rozhodnutí o tom, jestli záměr bude realizován nebo ne. To musí posoudit speciální stavební úřad, v tomto případě Úřad pro civilní letectví, pokud se nepletu. Takže paní Honová netvrdí, že je všechno v pořádku. To jenom abychom si rozuměli.

Pan Vladimír Ludvík: Já jestli bych už konečně mohl odpovědět na to, na co jste se ptal asi před 20 minutami.

V návrhu stanoviska je stanovena podmínka číslo 13, která se týká přesně toho, o čem vy mluvíte, a je v podstatě v souladu s tím, co vy chcete. 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. Dále bude posouzena kapacita stávajícího odpadního potrubí. Kromě toho jsme k posudku dostali vyjádření Povodí Vltavy jako správce toku Vltava, které zde v šesti podmínkách požaduje další upřesnění vodohospodářské části. Mimo jiné vzhledem k tomu, že již propadlo jejich minulé vyjádření, tak požaduje důkladnou konzultaci celého vodohospodářského řešení záměru.

Takže toto s největší pravděpodobností – nemůžu mluvit za ministerstvo – bude obsahovat stanovisko vydané Ministerstvem životního prostředí.

Pan Jakoubek: V další podmínce stanovujete, že tam může protéct 717 litrů za sekundu. To jste nám zatím nenegoval.

Pan Vladimír Ludvík: V další podmínce je, že bude zachován maximální přípustný odtok z areálu ve výši 717 litrů za sekundu. Ano, to je pravda, ale před tím je ta podmínka, že bude posouzena kapacita stávajícího odpadního potrubí.

Pan Jakoubek: Dále jsme požadovali posouzení odtokových součinitelů oproti areálu Letiště Ruzyně. Jak je možné, prosím vás, že je použit odtokový součinitel ze zpevněných ploch letiště, které jsou prakticky nepropustné – 0,6 nebo 0,7 v těch výpočtech. Ale realita je taková, že nám odtéká téměř 100 %, kromě malého výparu při té přívalové srážce. Ty výpočty jsou totálně zfabulované, zkreslené a nevalidní. Je nutné a žádáme písemně, aby to bylo do zápisu vloženo, aby Ministerstvo životního prostředí provedlo razantní překontrolování těchto výpočtů a stanovilo maximální odtoky. Prvně jsme mluvili o odtoku do Hoštického potoka. Není možné tam pouštět 900 litrů za sekundu. Není možné pouštět 714 litrů za sekundu do potrubí DN 300 do Zlončic.

Další otázky k vodohospodářské části. Jak je možné, že nebyl do dnešního dne proveden hydrogeologický průzkum? A přesto je v dokumentaci spolehlivě tvrzeno, že všechny vody budou zasakovány nebo bude maximalizováno zasakování. Proč nebyl proveden hydrogeologický průzkum pro 1,5 metru vysokou dokumentaci EIA?

Pan Tomáš Bajer: Dokumentace nepíše, že všechny vody budou zasakovány. To by nám žádné neodtékaly, to je celkem logická odpověď. A to, co stanovuje hydrogeologická nebo hydrotechnická studie z hlediska možnosti a způsobu zasakování, je v tuto chvíli na úrovni opravné dokumentace pro naše vyhodnocení postačující. Samozřejmě že technické řešení i těch zasakovacích objektů včetně způsobu zasakování, protože požadavek některých dotčených orgánů byl, aby maximální množství čisté nebo předčištěné vody bylo zachováno v území, bude řešit opravdu další stupeň projektové dokumentace. A pokud se prokáže, že zasakování je malé nebo málo významné, potom bude muset projektant navýšit retence.

My jsme opravdu v přípravné fázi a ne v dokumentaci pro územní řízení nebo stavební povolení. Vždyť přece smyslem tohoto procesu je říci projektantovi dokumentace pro územní řízení, jako výsledek toho procesu EIA, co a na co se má zaměřit, aby ty vlivy byly minimalizovány. Já si myslím, že ta naše odpověď je pořád celkem stejná.

Pan Jakoubek: Já jsem měl tu možnost podepsanou osobně generálním ředitelem inženýrem Kačurem být přítomen hydrogeologického průzkumu mezi květnem a červnem letošního roku. Divil jsem se, jak je možné, že uprostřed dráhy je hladina podzemní vody jeden metr pod terénem. Jak potom lze zasakovat? Jak lze zlikvidovat vody zásakem, když jiná norma česká závazná 759010 přímo určená pro návrh vsakovací zařízení říká, že dno zasakovacího objektu může být jeden metr nad hladinou podzemní vody. Takže bude na terénu. A vy nám tam píšete, pane doktore, že maximum vody bude zasakováno.

Pan Tomáš Bajer: Píšu, že maximum vody bude zasakováno. Já vám píšu – to říkám asi potřetí a asi naposledy, že jsou součástí návrhového řešení v tuto chvíli retence s odpovídajícími objemy srážkových vod. Říkáme, že část vod by měla být zasakována, protože to byl jeden z požadavků, který byl v rámci přecházejícího procesu EIA vznesen. A potřetí a naposledy říkám, že odtokové poměry před záměrem a po jeho realizaci by měly být zachovány. Jakým způsobem se toho projektant zhostí v rámci případného zpracování dokumentace pro územní řízení je jeho problém, ne v tuhle chvíli problém náš. My říkáme, jak by měl ten záměr vypadat, aby dopad na vodní prostředí byl minimalizován.

Pan Martin Kačur: Já bych k tomu možná ještě doplnil jednu věc. Pan Jakoubek by měl férově přiznat, že ta spodní hladina metr pod povrchem není v místech, kde se uvažovalo se zasakováním ohledně dokumentace EIA.

Pan Jakoubek: Ano, tady bych, pane řediteli, si dovolil tedy oponovat, protože skutečně to, co je tam napsáno v dokumentaci EIA, tak máte pravdu, že to to místo není. Ale představte si, že vy jako investor jste požádali o územní řízení na likvidaci srážkových vod a vod spadlých na plochu tankování v prosinci loňského roku. A to územní řízení bylo zastaveno. Takže vy tam chcete vsakovat. Vy jste tam chtěli likvidovat vody zásakem. A ten hydrogeologický posudek byl napsán tehdy podle křišťálové koule a dneska se zjistilo, že je voda metr pod terénem. Takže vy jste se vlastně pokusili o nějaký mezikrok v tom meziobdobí.

Pan Martin Kačur: Ano, z hlediska toho, jakým způsobem se natahuje projednávání dokumentace EIA, tak jsme chtěli udělat nějaká opatření, která by mohla zlepšit nakládání s vodami a snížit riziko případných ropných úniků do podzemních vod. Takže jsme navrhli nějaké úpravy na stávající odbavovací ploše.

Pan Jakoubek: A to je právě ta klíčová otázka, protože pro nás, kteří – teď mluvím jako vodohospodář obce Zlončice – my tam máme náhradní vodní zdroj. A zasakování těch ropných látek a pouštění těchto ropných látek do vod podzemních v tomto případě nebo do nesaturované nebo saturevané zóny je pro nás nepřípustné.

Rád bych se zeptal zpracovatele posudku –

Pan Martin Kačur: To jsme právě chtěli dořešit. To jsme chtěli dořešit právě tím, abychom byli schopni zachytávat potenciálně znečištěné vody, potenciálně znečištěné ropnými látkami ze stávající odbavovací plochy. Právě kvůli tomu, že v podstatě ten projekt má takové zpoždění, jaké má, tak jsme řešili i stávající stav.

Pan Jakoubek: Další otázku, kterou jsme měli. Tam se počítá se zaústěním srážkových vod, které mohou být potenciálně kontaminovány oplachem z ploch, které jsou v předchozí epizodě ošetřeny v rámci zimní údržby. Jakým způsobem toto je řešeno? A existuje v naší zemi nějaké precedenční řešení, kdy vody, které protekly nejprve kontaminovaným potrubím, například ošetřenou plochou při zimní údržbě, budou dále prohlášeny za vody čisté a budou zasakovány? Co ty oplachy na těch stěnách těch potrubí? Je to přípustné nebo není toto? Na tuto otázku nebylo odpovězeno.

Pan Vladimír Ludvík: My tam máme podmínku, že projekt vsakování – podmínku číslo 21 – projekt vsakování srážkových vod bude doplněn hydrogeologickým posudkem. Vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace. To znamená, já se obávám, že srážkové vody, které protékají kontaminovaným potrubím, nebudou moci být zasakovány.

Pan Jakoubek: Proč jste nám to nenapsal do odpovědi, pane doktore? Můžu požádat o zaprotokolování uvedeného? To jsou klíčové věci. Prosím vás, můžu požádat o to, aby to tedy -

Předsedající Petr Studenovský: Vaše žádost opakovaná o zaprotokolování - celý průběh tohoto jednání je nahráván pro potřeby zápisu. To znamená, celé to bude nahrané a bude to zveřejněné. Takže v tom není nejmenší problém. Cokoliv řeknete a cokoliv řekne kdokoliv, tak bude v zápisu. Je to takřikajíc zaprotokolováno.

Pan Jakoubek: Když to shrnu, tak skutečně jsem se dozvěděl tedy, pane doktore Ludvíku, že body, které jsou v předchozí epizodě, v předchozím období, například zimním, kontaminovány splachem s ploch ze zimní údržby, nemůžou dále býti a nebudou dále býti zasakovány a toto bude stanoveno jako podmínka EIA.

Pan Vladimír Ludvík: Tohle to je stanoveno jako podmínka EIA v návrhu stanoviska, kde se píše: podmínka číslo 22. V rámci aktualizovaného provozního řádu budou stanoveny jasné podmínky pro způsob nakládání s vodami z letových ploch v letním a zimním období. A vzhledem k tomu, že to jsou kontaminované vody, tak tou předchozí podmínkou, kterou jsem říkal, je vyloučeno jejich zasakování.

Pan Jakoubek: Nám jde právě o to mezidobí, co se stane mezi zimou a létem, abychom si rozuměli. A tam potom dojde k vypláchnutí toho zbytkového znečištění se stěn toho potrubí. Je přípustné toto přehaltovat a nechat to spláchnout do toho vsaku nebo není?

Pan Vladimír Ludvík: Toto řeší podmínka číslo 22. V rámci aktualizovaného provozního řádu toto bude vyřešeno.

Pan Jakoubek: A jak?

Pan Vladimír Ludvík: V rámci aktualizovaného provozního řádu budou stanoveny jasné podmínky. Já vám teďka neřeknu jak, protože mimo jiné je naprosto nezbytné zpracovat ten projekt v souladu s požadavky Povodí Labe, správce toku vodohospodářských orgánů apod.

Takže já nejsem schopen v současné době předjímat za prvé rozhodnutí několika orgánů státní správy a za druhé nejsem schopen tady udělat prováděcí projekty. To je skutečně věc další přípravy záměru.

Pan Jakoubek: My chceme stanovit klíčové podmínky.

Pan Vladimír Ludvík: Klíčové podmínky jsou stanoveny a budou dále upřesněny.

Pan Jakoubek: Proč nebyly vůbec v dokumentaci řádně popsány stávající náhradní vodní zdroje jednotlivých obcí? Například vodní zdroj obce Zlončice, proč není tento zdroj vůbec evidován v dokumentaci EIA. Je na to upozorňováno ze strany obce Zlončice už z roku 2011.

Pan Tomáš Bajer: Protože jsme v rámci zpracování dokumentace dospěli k závěru, že tento vodní zdroj nebude ovlivněn.

Pan Jakoubek: Je přímo pod navrženým zasakovacím objektem, o kterém tady mluvíme. Je to nejbližší vodní zdroj ve vzdálenosti několika stovek metrů od konce letiště směrem na Zlončice. Toto není přípustné konstatování. (Potlesk.)

Pan Tomáš Bajer: Jaké vody budou zasakovány, je v dokumentaci popsáno. To znamená, nebudou to vody plně kontaminované v rámci zimního provozu. A další aspekt toho záměru je v naší dokumentaci formulován odpovídajícími podmínkami. Já se znovu vracím k tomu, že my neprojektujeme stavbu, my stanovujeme projektantům v případě realizace záměru podmínky, nikoliv že tady teď projektujeme.

Pan Jakoubek: Zákon o posuzování vlivů mimo jiné má posoudit staré ekologické zátěže, vodní zdroje apod. Proč jste neposoudili vodní zdroje jednotlivých obcí?

Pan Tomáš Bajer: O starých zátěžích jsme se bavili. V dokumentaci popsány jsou. Případná rizika ovlivnění jsou tam popsána taky. Odpovídající podmínka je tam stanovená. A to, co jste říkal, je třeba doplnit o to, že ten zákon říká, které mohou být potenciálně dopady záměru ovlivněny. My v tuto chvíli předpokládáme, že ovlivněny vodní zdroje nebudou.

Pan Jakoubek: Trváme na tom, aby toto bylo ověřeno odborně způsobilou osobou v oboru hydrogeologie a sanační práce. Trváme na tom, aby to ministerstvo zařídilo před vydáním stanoviska.

Prosím vás, v případě zasakování vod je tady nová legislativa. V loňském roce vyšla norma 759010 a v letošním roce k tomu vyšla prováděcí norma 759011, která je TNV k tomu. Prosím vás, tato norma, tyto normy přímo konstatují, že není možné zasakovat v dosahu starých ekologických zátěží. Bylo uvedené nějakým způsobem reflektováno?

Pan Tomáš Bajer: Těžko dokumentace, která byla odevzdávána v srpnu 2011, mohla reflektovat na to, co říkáte teď. Je to zase podklad pro projektanta obdobně, jako říkal pan doktor Kužvart tady asi před dvěma hodinami ve vztahu k rozptylové studii. Zákon nebo záměr, který je předmětem tohoto projednání, probíhá podle legislativy platné v době odevzdání toho záměru. Dneska se na internetu objevilo dalších asi osm nových vyhlášek a nařízení vlády v oblasti životního prostředí. To bychom neukončili v životě žádný proces EIA. Znovu – je to skutečnost, která se objevila v průběhu posuzování vlivů, a projektant záměru ji musí zohlednit v návazných správních řízeních a ministerstvu – já nemohu předjímat, jak ten záměr skončí – nebrání nic tomu, aby na základě těchto skutečností, které platí nyní a neplatily v době, kdy jsme dokumentaci dělali, stanovilo další podmínky kromě těch, které jsou v posudku uvedeny.

Pan Jakoubek: Děkuji za odpověď a poprosil bych tedy Ministerstvo životního prostředí, aby v tomto případě tedy zatáhlo za tu záchrannou brzdu v případě likvidace vod zasakováním a ohrožení okolních vodních zdrojů jednotlivých obcí. (Potlesk.)

Na zpracovatele posudku bych měl další otázku, která nás zajímá. Kolem letiště prochází klíčová infrastrukturní stavba našeho státu, je to Ropovod Družba DN 500. My máme zkušenosti takové, že nám vytékají vlastně drenážní účinky podél ropovodu a zaplavují nám jednotlivé obce. Proč nebylo na otázku těchto rizik odpovězeno?

Pan Vladimír Ludvík: Prosím vás pěkně, tam byl dotaz, jak jsem to pochopil já, co se stane, když dojde k pádu letadla do trasy Ropovodu Družba.

Pan Jakoubek: Ropovod Družba by za prvé neměl být podmáčen, ačkoliv Vy nad ním zasakujete. Ale za druhé nás zajímají i ty drenážní účinky, které jdou v zásypech toho potrubí a které nás ovlivňují. Týká se to obce Zlončice, Kozomín. Proč na tuto otázku nebylo odpovězeno?

Pan Vladimír Ludvík: Já jsem to nepochopil. Myslíte drenážní účinky Ropovodu Družba?

Pan Jakoubek: Vy tam zasakujete vody, pane doktore. Ten Ropovod Družba je o něco níž, než je ten váš zasakovací objekt. Ta voda zpravidla teče s kopce dolů. My máme

problémy. Za prvé se bojíme podmáčení ropovodu a jeho havárie. Na toto nebylo odpovězeno.

Za druhé nás zajímají drenážní účinky, které z těchto vsakovacích objektů se nám do toho Ropovodu Družba dostanou, a následně nám je ten Ropovod Družba přivede do obce. Jakým způsobem toto bude řešeno.?

Pan Vladimír Ludvík: Toto bude řešeno v rámci podmínky číslo 21 návrhu stanoviska EIA, kde je jednoznačně stanoveno, že projekt vsakování srážkových vod bude doplněn hydrogeologickým posudkem, který toto rozhodně musí řešit.

Pan Jakoubek: To není dostačující. My bychom ten hydrogeologický posudek rádi viděli a slyšeli, jestli tedy dojde k ovlivnění vodních zdrojů nebo ne, když tam řeknete paušálně, že se má vsakovat. Toto není možné takto. Ta dokumentace je paskvil, je nutné ji vrátit. (Potlesk.)

Dál tady proběhla informace o tom, že bude realizován sjezd, dálniční napojení na dálnici D8. Z vodohospodářského hlediska se jedná o čtvrté povodí. První povodí je Postřižinský potok, druhé povodí je Hoštický potok, třetí povodí je kanalizace do Vltavy a toto napojení na D8 je čtvrté povodí. Je to na náhorní plošině. Jakým způsobem bude zajištěno odvádění a likvidace dešťových ploch z těchto nemalých ploch tak, aby nedošlo k zaplavování klíčového propoje až do Odolene Vody?

Pan Vladimír Ludvík: Tady si myslím, že jsme přesně ve fázi prováděcího projektu nebo stavebního povolení. Na toto Vám dneska nejsem schopen odpovědět, ale každopádně v návrhu stanoviska je jasně stanovena podmínka, že záměr nelze uvést do provozu, respektive terminál nelze zkolaudovat, pokud nebude zajištěno nebo alespoň uvedeno do zkušebního provozu toto dopravní napojení. Takže já nejsem schopen v této fázi – myslím si, že nikdo není schopen – projektovat odvádění srážkových vod z toho dopravního napojení, protože nebylo provedeno zaměření terénu, nebyla stanovena niveleta vozovek apod. Takže tady nemáme vůbec žádný podklad.

Ale souhlasím s Vámi, že pokud se v některé fázi přípravy ukáže, že to dopravní napojení je nerealizovatelné, například z vodohospodářských důvodů, tak potom celý záměr nebude možno realizovat. A tak je ta podmínka také konstruována. (Potlesk.)

Pan Jakoubek: Tak. A mám poslední otázku. Omlouvám se, že budu zdržovat. Ale možná že na mne bude moct někdo navázat –

Předsedající Petr Studenovský: Promiňte. Velmi se omlouvám, že vám skočím do řeči. K té poslední otázce by se ještě rád vyjádřil pan Kyp, který sedí v druhé řadě.

Pan Jakoubek: Ten má jakou specializaci?

Předsedající Petr Studenovský: Jistě se sám představí.

Pan Ondřej Kyp: Dobrý den. Na křižovatku s dálnicí D8 v rámci projektu jsme řešili odvod dešťových vod. Odvod dešťových vod z dálniční křižovatky je řešen soustavou dálniční kanalizace. Ve stávajícím korytě bylo to posud, nebo ve stávajícím trubním vedení. Bylo to posouzeno, bylo to projednáno s Ředitelstvím silnic a dálnic a ti nám vyslovili předběžný souhlas.

Pan Jakoubek: Děkuji za odpověď. A proč jsme toto nenašli v dokumentaci, v posudku pana doktora Ludvíka, když jsme se na to ptali?

Jestli můžu tu poslední otázku. Ta už možná nějakým způsobem dá možnost jiným tématům než vodohospodářským.

Pan Vladimír Ludvík: Já se obávám, že jsme toto neměli k dispozici při zpracování.

Pan Jakoubek: My jsme v našem posudku z roku 2011 jednoznačně jako jednu z klíčových otázek, a propsalo ji několik obcí do svého stanoviska taktéž, trvali na tom, aby bylo stanoveno, jakým způsobem bude odvodněno povodí na D8. Dokonce jsme tam udělali hydrotechnické schéma správné, nikoliv to vadné, které je uvedeno v dokumentaci EIA. Prosím, věnujte se tomu. A prosím Ministerstvo životního prostředí, aby tuto otázku řádně zapracovalo a podmínky stanovilo.

Přejdu k poslední otázce.

Pan Tomáš Bajer: Dokumentace neobsahuje ale napojení letiště na D8 a odvedení dešťových vod a řešení jejich odvádění je v dokumentaci uvedeno.

Pan Jakoubek: Pan doktor Ludvík mi před chvílí řekl, že ne.

Pan Tomáš Bajer: Já vám říkám, co je v naší dokumentaci. Tady to vypadá, jako když ani my, ani projektant záměru ty vody neřešil. Takže říkám, že dokumentace ten problém řeší.

Pan Jakoubek: Tak. Já myslím, že přejdeme na tu poslední otázku. Prosím vás, my jsme požádali Český hydrometeorologický ústav, aby nám stanovil kromě průtoků v Hoštickém potoce, v profilech Hoštického potoka, o kterých jsem tady mluvil, že jsou nekapacitní, a kromě toho, že nám stanovil intenzitu návrhové srážky, která doufám, že nikdy nezapadne a budeme s ní počítat, protože ta povodeň nám opravdu natloukla přes ústa všem tady ve Středočeském kraji, tak jsme požádali o stanovení klíčových parametrů, a sice meteorologických. A já bych se jenom zeptal na jednu věc.

Průměrný roční počet dní s námrazovým jevem dle ČHMÚ je 65 dní. Průměrný roční počet dní s mlhou je 34. Nejsem odborník na pád letadel do té těžké výroby. Jedná se o ty koule, o rafinerii atd. Ale jsem inženýr, a jak je možné, že ve výpočtech bezpečnosti pádu letadla je uvedeno, že průměrný roční počet dní s mlhou je buď nula, nebo jedna. Ale ČHMÚ vydává závazné údaje 34. (Potlesk.)

Pan Vladimír Ludvík: Prosím Vás pěkně, v dokumentaci je uveden dní s mlhou nula, pro výpočty rizika z okružového létání, z létání po okruhu za – teď nevím, jestli to řeknu špatně – za nějakých VFR podmínek, tzn. za dobré viditelnosti. Problém je v tom, že tyto lety po okruhu za mlhy neprobíhají. Tak proto tam je výskyt nula.

Pan Jakoubek: Ale letadlo tam přistávat může. Nebo odlétat.

Pan Vladimír Ludvík: Ano, ale tady se jednalo o výpočet rizika těch kulových zásobníků, které se řešilo v souvislosti s okružovým létáním.

Pan Jakoubek: A nestálo by za to řešit to i pro normální provozní stav přistávání a vzlet? Protože ten pilot při tom přistávání už mnohokrát ztratil pozornost a orientaci. Prosím vás, můžete se tomu nějakým způsobem věnovat a odpovědět mi na to? To je přece klíčové.

Paní Jana Piekníková: Všechny ty otázky prosím poskytněte tam našim zaměstnancům Ministerstva životního prostředí a bude na ně odpovězeno.

Pan Jakoubek: Dvakrát jsme to dávali.

Předsedající Petr Studenovský: Pánové, chcete se k tomu ještě vyjádřit? Pan Dítě, prosím.

Pan Miroslav Dítě: Ta analýza je dělaná na stávající stav okružového létání – to, z čeho citujete.

Pan Jakoubek: To jsme už pochopili.

Pan Miroslav Dítě: Já to chápu. My jsme plnili to, co bylo zadané, a to, co fungovalo. To znamená, tak pokud vím, byl zájem i o tenhle ten stav. To znamená, vzhledem k tomu, že se to nesmí činit za mlhy, tudíž pravděpodobnost létání za mlhy je nula, protože nesmí vzlétnout, tudíž nemohou ani přistávat. To je k tomuto výpočtu.

Předsedající Petr Studenovský: Můžete pokračovat.

Pan Jakoubek: Děkuji za pozornost a dovolu mi provést – jsem osoba, která zastupuje stát v otázkách projektování těchto infrastrukturních děl a vodohospodářských staveb. Podle mého názoru by se měla ta dokumentace zamítnout jako neproveditelná, tak jak je navržena. Děkuji. (Potlesk.)

Paní Jana Motyčková: Já také děkuji.

Paní Jaroslava Honová: Já vás ještě poprosím. Vy jste říkal, že jste nám ty otázky všechny posílal. Bylo by potřeba, aby byly poslány v rámci vyjádření k posudku. Je to tak? Anebo - zmiňoval jste rok 2011 – je to nějaký průběh časový těch otázek? Potřebujeme formulaci skutečně k posudku, protože teď jsme bavili k tomu – to byly otázky na pana Ludvíka. 40 otázek plus nějaké Vaše. Pokud to tak není, ještě nám to zašlete mailem, konkrétně ty otázky popořadě tak, jak to šlo.

Paní Jana Motyčková: 90 % otázek bylo napsáno jako za obec Postřižín. (My je tady máme.) A to prakticky tytéž, co tady byly u toho širšího regionu. Takže jestli to potřebujete na ten širší region jakoby přetransformovat nebo na jiné obce, protože obec Zlončice má podobné problémy jako my, vlastně ta voda teče od nás k nim, teče jedním směrem.

Paní Jaroslava Honová: Tyto otázky máme. Jestli jsou tam ještě nějaké otázky, které kladl pan kolega, necht' nám je ještě dodatečně pošle.

Paní Jana Motyčková: Určitě byly zpracovány a přiloženy k vyjádření k posudku EIA.

Předsedající Petr Studenovský: Takže ministerstvo je má k dispozici.

Pan Jakoubek: Pardon. Tady zazněly klíčové sliby z hlediska těch starých ekologických zátěží atd. Vy jste mi slíbili, že si to nahráváte a že to všechno zapracujete. Jinak všechny otázky byly –

Paní Jaroslava Honová: Počkejte. My jsme neřekli, že je zapracujeme. My jsme řekli, že to nahráváme a všechny otázky budou řešeny, vypořádány, budeme se tím zabývat.

Pan Jakoubek: Takže je máte nahrané.

Paní Jaroslava Honová: Máme je nahrané, ale potřebujeme mít i na papíře. My nemůžeme ze záznamu patnáctihodinového ty otázky formulovat. Je dobré je naformulovat na papíře. (Hluk v sále. Pískání.) Prosím klid.

Předsedající Petr Studenovský: Já vám vysvětlím, proč o tom takhle mluvíme. Když začala ta série 40 otázek, tak nebyl problém. Máme podezření, jestli třeba některé Vaše otázky byly totožné s tímto materiálem. A já mám podezření, že nikoliv. Jediné, oč žádá paní ředitelka Honová, je, jestli byste otázky, které jste ještě v rámci připomínek k posudku ministerstvu neposlal, jestli byste je mohl naformulovat. Anebo byste musel předpokládat, že Ministerstvo životního prostředí je bude hledat v tom dlouhém záznamu. Ten záznam je zmiňován především proto, že nic z toho nemůže být škrtnuto, jako že to nezaznělo. Chápete

to? To znamená, Ministerstvu životního prostředí, pokud písemně ta otázka ještě zaslána nebyla, by velmi pomohlo, kdybyste tu otázku měl formulováno písemně. To je vše.

Paní Jaroslava Honová: Navíc to je nadstandardní, protože připomínky a vyjádření k posudku – již uplynul ten termín.

Pan Jakoubek: Minimálně pětkrát jsem se ptal, jestli toto bude zaprotokolováno. Bylo mi slíbeno, že ano. Tak mi to nepopírejte.

Předsedající Petr Studenovský: Samozřejmě, je to všechno nahrané.

Takže mám to vnímat tak, že byste věci, které nebyly v tom seznamu otázek, ze kterého my jsme vycházeli, protože to pro nás je přirozeně snazší, tak vy nám je nechcete dát na stůl? Ty otázky, které na tom papíře nejsou napsané. Máme je nahrané.

Řečník: Pane Studenovský, můžu? Prosím vás, tyhle otázky byly už minimálně v připomínkách k EIA. Ve stejném znění byly už určitě v obci Zlončice, Postřižín, možná Kozomín.

Pan Petr Studenovský: Tím je situace vyřešena. Děkuji.

Řečník: Ale to mě zavádí – vy to nečtete?

Předsedající Petr Studenovský: Já konstatuji, že bod číslo dvě máme úspěšně za sebou.

Předtím než rozjedeme třetí část dnešního veřejného projednání, kterou je diskuse, dotazy, připomínky zástupců veřejnosti, občanských sdružení a iniciativ, vyhláší dvacetiminutovou přestávku.

Přestávka.

Předsedající Petr Studenovský: Dámy a pánové, prosím, zaujměte svá místa, budeme pokračovat. Budeme pokračovat bodem číslo tři části dnešního veřejného projednání, kterým je – jak už jsem řekl před přestávkou - Diskuse, dotazy a připomínky zástupců veřejnosti, občanských sdružení a iniciativ.

Před započítím samotné diskuse bych vás rád seznámil s pravidly této diskuse. Prosím, aby každý, kdo chce vystoupit, se přihlásil a po vyzvání přistoupil k mikrofonu, představil se přítomným a uvedl, za koho mluví, jestli za obec, za investora, za sebe atp., aby bylo možné připomínky zahrnout do protokolu.

Prosím vás, aby připomínky a vystoupení v diskusi souvisely s hodnocením vlivu záměru na životní prostředí. Poprosím vás o stručnost nikoliv snad kvůli nám, ale kvůli tomu, že tady řada z vás pravděpodobně bude chtít přednést svá stanoviska a položit své dotazy. Tak buďte, prosím, ohleduplní k těm, kteří ještě mají přijít po vás, abychom tady neseseděli zbytečně dlouho.

Prosím zástupce jednotlivých stran, zejména oznamovatele, zpracovatele dokumentace a zpracovatele posudku, aby bezprostředně odpovídali na vznesené dotazy.

Zahajuji diskusi. Ještě před minulou přestávkou jsem slíbil přednostní vystoupení zástupcům občanských iniciativ. Občanské iniciativy Klidná Bašť, Dolany a Panenské Břežany. Prosím v tomto pořadí.

To znamená, že zástupce Občanské iniciativy Klidná Bašť má slovo.

Pan Petr Stulík: Dobrý den. Jenom bych chtěl říct, že jsme se s kolegou z Bašti domluvili, že prohodíme pořadí. Vystoupíme za Občanské sdružení Dolany.

Předsedající Petr Studenovský: Můžete se ujmout slova. Prosím.

Pan Petr Stulík: Dobrý večer. Moje jméno je Petr Stulík. Jsem místopředseda Občanského sdružení Za klidný život v Dolanech. Chtěl bych říct, že v našem bloku vystoupíme celkem – jestli to dobře počítám – čtyři naši kolegové. Bude to kolega Michal Mrázek, který je jednatelem našeho sdružení. Bude to pan doktor Süssmilch, který se dotkne některých dalších otázek. A samozřejmě tam máme uznávaného experta na hodnocení hluku z letecké dopravy pana inženýra Drahotu.

Já bych chtěl jenom ilustrovat, jak se posuzovatel, tedy zpracovatel posudku vypořádal s našimi připomínkami.

Vážení, toto jsou naše připomínky, které jsme vydali k dokumentaci z roku 2010 – 2011 a konečně i poslední naše stanovisko k posudku. Budu mluvit ve spojitosti hlavně s poslední, a to konečnou dokumentací, která se na tomto veřejném projednání diskutuje a posuzuje.

Posuzovatel se s našimi připomínkami faktografickými a konkrétními vypořádal tak, že je prostě opomenul a vyjádřil se pouze k závěru. Všude tam, kde budeme mluvit o vstřícných výsledcích, je kategorie vstřícných výsledků, kde zpracovatel dokumentace volí takový postup a takové parametry, že výsledek vychází vstříc oznamovateli záměru. Za občanské sdružení se vyjádřím k našim připomínkám k posudku – chtěl jsem se vyjádřit i k dokumentaci, ale to bychom tady byli poměrně dlouho. Takže zkusím se vyjádřit jenom k posudku. A chtěl bych říct a předeslat všude tam, kde budeme mít připomínky, tak je dokladováno, že pokud naše připomínky nebyly řádně vypořádány, tak platí, že zpracovatel posudku dle § 19 odst. 2 a v rozsahu k § 2 zákona 100/20101 neposoudil tuto dokumentaci objektivně v plném rozsahu ve vzájemném působení a souvislostech všech vlivů na životní prostředí a není tedy možné dle názoru občanského sdružení přijmout jeho stanovisko, které tak přispívá k možnosti neoprávněného přijetí posudku v celém jeho rozsahu.

Projdu celý posudek tak, jak je stanoven přílohou 5 zákona, a tj. v jeho kategoriích úplnost dokumentace, správnost údajů atd. Budu se snažit o stručnost, i když je to faktografické.

Úplnost dokumentace. Stanovisko zpracovatele je takové, že z hlediska úplnosti dokumentace lze konstatovat, že odpovídá požadavku zákona a vlastní náplň jednotlivých bodů dokumentace je zpracována s dostatečnou vypovídající schopností. My říkáme, že zpracovatel konkrétně neposoudil a nevypořádal naše faktografické požadavky, zjištění uvedené v celém rozsahu našeho stanoviska z roku 2011. Takže náš dílčí závěr k této kapitole úplnost dokumentace je takový, že dokumentace je neúplná.

Pokud se týká další kategorie správnost údajů, tak v té jsou podkapitoly kumulativní působení různých hlukových zdrojů. Zpracovatel říká, že kumulativní vlivy letiště, silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Má dva aspekty – ekologické limity a zdravotnická rizika. My k tomu říkáme to, že v dalším, pokud bychom měli hodnotit charakteristiky environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech, že pokud zpracovatel tvrdí, že tuto kapitolu lze považovat v dokumentaci za dostatečnou, tak tvrdíme, že kapitolu D III. nelze v žádném případě dle názoru občanského sdružení považovat za dostatečnou vzhledem k tomu, že v této kapitole nebyly řádně projednány všechny havárie a nestandardní stavy. Evidentně například chybí všechny studie vyhodnocení pravděpodobnosti rizika pádu letadel do všech velkých chemických provozů s velkým rozsahem následků těchto iniciačních událostí. Zpracovatel posudku ve svém výše uvedeném stanovisku tuto skutečnost zřetelně nevzal na vědomí a neposoudil ji tak s plnou odpovědností.

Chtěl bych říct, že tato otázka je posuzována velice lehkým způsobem, a to tak, že se říká, že obdobné havárie zatím nejsou na světě dokumentovány a tudíž de facto nelze k tomu nic říct. Vážení, v souvislosti s rokem 1986 a s rokem 2011 taky nikdo nevěděl, že tak velkou havárii v Černobylu a ve Fukušimě se mohla předvídat a mohly se tyto věci řešit. My si musíme být vědomi, že pokavád letadlo havaruje v blízkosti těchto zařízení, tak vy to potom musíte vyhodnotit jako skutečně velký dopad do životního prostředí. Toto schází. (Potlesk.)

Vy totiž odbýváte tuto záležitost tvrzením, taky je to klišé, vážení, odborné klišé. Vy říkáte: Pravděpodobností rizika všech chemických zařízení – to není jenom Kaučuk, to je rafinérie a strategické zásoby pohonných hmot České republiky – vy říkáte, že pravděpodobnost havárie těchto zařízení provozní jsou o dva řády vyšší než to, co by se stalo, jaká je pravděpodobnost pádu letadla na tato zařízení, takže nemá cenu se tímto vůbec zabývat. To je fatální nedostatek, fatální, protože jaderné elektrárny mívají svou bezpečnost ohodnocenou i pod deset na mínus osmou. A vy musíte respektovat to, že toto se může stát a musíte říct, jaké následky by to mělo. Vy jste to neřekli. (Potlesk.)

Pokud bych měl mluvit k záležitostem akustiky v kapitole správnosti údajů, tak zpracovatel říká, že použité metodiky patří k závazným některým případům legislativou stanoveným metodám. V některých případech legislativou stanoveným metodám. My teda tvrdíme, že stanovisko zpracovatele posudku se v případě posouzení použitých metod hodnocení akustických situací zužuje pouze na srovnání dvou programových nástrojů. Nebere v úvahu požadavky Občanského sdružení Dolany a odborné posudky uvedené v našich dvou stanoviscích. Vážení, tady jste měli pět odborných posudků, které byly vypracovány nejvýznamnějšími akustickými experty. Vy jste si jich ani nevšimli. (Potlesk.)

Pokud se týče v další kapitole, která posuzuje správnost údajů dokumentace, tak tam je podkapitola komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí. Stanovisko zpracovatele je poměrně delší, to nebudu číst. Ale jsou tady znamenitá klíčová slova, že dalším vlivem jsou pak vlivy na ovzduší a vlivy na zdraví, které jsou již velmi malé, resp. nevýznamné. Já bych řekl za občanské sdružení, že kapitolu D II. nelze podle názoru Občanského sdružení Dolany považovat za takovou souhrnnou charakteristiku, která byla vypracována s hloubkou a s dostatečnou vypovídací schopností pro posouzení vlivu na životní prostředí, a to opět v kontextu toho, co jsme faktograficky tady uvedli. My jsme to uvedli tak, že jsme vzali váš citát z dokumentace, přidali jsme k tomu zhodnocení a požadavek. Od Vás žádná reakce.

Když bych měl sumarizovat v této kapitole správnosti údajů, tak řeknu toto: Občanské sdružení s ohledem na nesoulad mezi posudkem a přezkumem EUROCONTROLu požaduje,

aby Ministerstvo životního prostředí při rozhodování o záměru vzalo v úvahu to, že zpracovatel nedokázal objektivně posoudit ty skutečnosti, kdy se názor vyjádření přezkumu, tzn. od EUROCONTROLu, liší od dokumentace. Pan doktor Ludvík jako posuzovatel, jako oponent tyto věci nepostřehl. A to za prvé absence zdůvodnění potřeby záměru vzhledem k probíhajícímu rozvoji Letiště Ruzyně. Za druhé porovnání kumulativních vlivů rozvoje Letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje Letiště Ruzyně je klíčové. Dokumentace a posudek – za třetí – nevychází z aktuálního – snažím se udělat ten rozdíl 15 decibelů, abyste rozuměli. Dokumentace a posudek nevychází z aktuálního skutkového stavu, protože došlo k dokazatelnému porušení procesních lhůt. V souhlase s přezkumem je tedy nutná aktualizace dokumentace a posudku záměru. Rozhodnutí Ministerstva životního prostředí musí akcentovat všechny změny ve vývoji od zahájení řízení v roce 2009.

Připomínající veřejnost byla omezena ve svých právech na stejné možnosti prostudovat přezkum EUROCONTROLu jako bezpochyby měl zpracovatel posudku a možná i oznamovatel. Pan generální ředitel tady není, takže nemůže reagovat. Ale chtěl bych říct pár poznámek k tomu, jak ten dokument EUROCONTROLu my – řekl bych – vnímáme v té době, jakou jsme k tomu měli příležitost. Při této příležitosti chci opět říci, že jednání s EUROCONTROLeM, protože my jsme byli také u toho, my jsme také dávali své připomínky a konzultovali a psali jsme jednak na EUROCONTROL a ESAS (?), a víme, že tato jednání začala na začátku roku 2012. Probíhala kontrolní jednání o vyladění tohoto dokumentu, načež tento dokument byl v konečné platnosti mezi ministerstvem a experty EUROCONTROLu hotov na podzim roku 2012, někdy v září. A prosím, posudek od doktora Ludvíka je datován květnem 2013. To je, vážení, osm měsíců, během nichž jako ministerstvo vy jste nebylo schopno nám na naše několikeré urgentní žádosti poskytnout alespoň anglický originál tohoto dokumentu.

K tomu bych chtěl říct, že klíčový termín robustnost je v mnoha spojeních silně v průběhu textu EUROCONTROLu v průzkumu podmiňován, takže nelze bez výhrad tento dokument přijmout tak, jak se zjevnou lehkostí činí pan doktor Ludvík ve svém návrhu rozhodnutí. To je podstatné, protože Vy jako zpracovatel posudku tento termín jste převzal, aniž jste ve vztahu k posuzované dokumentaci dále upřesnil. Tento termín totiž obecně se může dát interpretovat různým způsobem.

V návrhu rozhodnutí – a to je klíčové – je použita vícekrát věta z přezkumu EUROCONTROLu akustických studií. Ta zní: EUROCONTROL se domnívá, že akustická studie je dostatečně odolná, lomeno robustní, a umožňuje ministerstvu učinit rozhodnutí. Je v souladu s osvědčenými postupy a s českým i evropským právem.

Ale v anglickém originále, vážení, to zní takto: (8 – 30 - 15 anglicky)

Vážení, ministerstvo během osmi měsíců nebylo schopno zajistit autorizovaný překlad nejen samotného summary EUROCONTROLu, natož celé studie, a proto upozorňuji, aby bylo zřejmé, že posudek EUROCONTROLu má 86 stránek. To se skutečně divím, jak státní orgán, který má jistý rozpočet, že by nenašel peníze na autorizačního odborníka se soudním razítkem.

A teď to hlavní. V kontextu celého rozsahu přezkumu, když si ho přečtete v angličtině, je možné dovodit, že zvolené metody a postupy v akustických studiích jsou použity – a já to tady mám vytučněně – přiměřeně, nikoliv dostatečně. A mezi přiměřeným a dostatečným adjektivem je skutečně velký rozdíl. A to je vaše klíčová věta. (Potlesk.)

S ohledem na tuto skutečnost tvrdíme, že při skutečnosti, že nebyl pořízen autorizovaný překlad celého přezkumu, není možné tedy přijmout výše uvedené tvrzení tak, jak zní pro návrh rozhodnutí ministerstva. A pokud mám skončit kapitolu správnost údajů, tak tvrdíme, že dokumentace obsahuje nesprávné údaje.

Další část zní pořadí variant z hlediska vlivu na životní prostředí. To je velmi zajímavé, protože dokumentace neboli pan doktor Bajer tvrdí, že předložený záměr je jednovariantní a je posuzován v kapacitách předložených oznamovatel záměr pro jedno odsání vlivu na veřejné zdraví a jednotlivé složky životního prostředí. Ale co tvrdí pan doktor Ludvík? Vy si nečtete vzájemně materiály? Protože pan doktor Ludvík říká: kapitola je zpracována dostatečně. Přehled zvažovaných variant hlavních důvodů z hlediska životního prostředí, jejich výběru atd. atd. Je to jednovariantní nebo vícevariantní řešení předložené?

S ohledem na tento text dokumentace musíme říci v závěru, že stanovisko zpracovatele posudku je přinejmenším rozporuplné.

Další kapitola – posouzení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí. Tady pan doktor Ludvík explicitně to technické řešení neuvedl. Pět stránek textu, který měl být vlastním posouzením zpracovatele technického řešení na základě dokumentace, popřípadě oznámení, a všech podaných vyjádření k nim jako stupeň poznání je směsicí zčásti zkopírovaného textu dokumentace nebo kompilovaných vlastností projektu. My k tomu zaujímáme takové stanovisko, že k této kapitole prostě zpracovatel explicitně neuvedl své posouzení.

Omlouvám se auditoriu, ale musím vyčerpat všechny části podle zákona. Ale už se blížím ke konci.

Posouzení navržených opatření k prevenci vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí. My zjišťujeme, že toto nebylo provedeno podle § 9

odst. 2 zákona. Ovšem zpracovatel posudku říká, že byla navržena řada opatření k prevenci, opatření k vyloučení snížení atd., že s těmito opatřeními lze rámcově souhlasit a na základě vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí byla některá opatření upravena, doplněna a upřesněna. Toto je celé posouzení, vážení. Toto je celé posouzení. A těmito třemi větami se posuzují navržená opatření k prevenci, vyloučení, snížení nepříznivých vlivů tak rozsáhlého záměru, jakým je bezesporu modernizace a rozšíření stávajícího letiště na dotčeném území s 30 000 obyvateli. Zpracovatel posudku se ani nepokusil o krátký výčet hlavních opatření k prevenci, vyloučení, snížení či kompenzaci. Nevymezil rámce jeho souhlasu, nezafungoval jako oponent. Souhrn opatření, která byla upravena, upřesněna a doplněna tak, aby byl zřejmý jejich vztah k podmínkám návrhu stanoviska.

Chtěl bych dodat, že pokud není zřejmý rámec souhlasu zpracovatele s navrženými opatřeními, není také zřejmé, zda se řádně vypořádal s našimi připomínkami, a to zejména uvedenými v kapitole šest a v přílohách A, B, C, E a F. To jsou ty odborné příklady, ve kterých je – řekl bych – jádro toho odborného sdělení, na které jste vy vůbec nereagovali. A proto říkáme v dílčím závěru, že posouzení navržených opatření není dostatečné a není provedeno podle § 9 odst. 2 zákona. (Potlesk.)

Přecházím k poslední kapitole, která tedy trochu obsáhlejší, ale je to vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci. K emisím, imisím se vyjádří kolega Mrázek. Já bych si dovolil tady říct naše výhrady vůči tomu, co bylo řečeno zpracovatelem o hlukové zátěži.

Zpracovatel tvrdí, že akustické studie jsou zpracovány správnou metodikou. Říká, že zmiňované bílé zvukové díry – to vám za chvíli tady budeme prezentovat, co to je, abyste si utvořili jaksi názor na tento náš termín, omlouvám se odborníkům v hodnocení akustiky – a to, že tyto díry ve výpočtu hlukové mapy jsou prostory s hladinami hluku menšími než 35 decibelů, jak jednoznačně vyplývá z kontextu příslušných hlukových map. Já na to budu podrobněji reagovat.

Deskriptor LDVN je uměle vytvořená veličina atd., vysvětluje se, co tím je myšleno. Zpracovatel k bodu riziko havárie říká: Rizika havárie jsou pro proces EIA posouzena dostatečně včetně střetu s migrujícími ptáky. Zapamatujte si, až vám budeme komentovat, jak jste se s touto záležitostí vypořádali. V těchto záležitostech zpracovatel vypořádává pouze závěrečný souhrn v kapitole deset stanoviska občanského sdružení. Upozorňuji, že to jsou pouze čtyři stránky a ostatních 170 požadavků, které jsme faktograficky konkrétně uvedli, zpracovatel opomíjí takto 157, které evidentně nebyly podle našeho názoru přepracované v dokumentaci uplatněny, tj. my jsme počet těchto připomínek už měli v připomínkách

k dokumentaci z roku 2010. Nebyly tyto připomínky zohledněny, ani Vy jste se v tom posudku jim nevěnovali. (Potlesk.)

Takže teď bych se věnoval tomu, co k tomu potřebujeme říci. Pokud se týká hlukové zátěže, tak jak vyplývá z příloh A a B připojených k tomuto vyjádření, za a) akustická studie přepracované dokumentace nebyla zpracována správně odpovídajícím způsobem včetně výpočtu hlukové mapy motorové stojánky. Tady doložíme. Nebyla plně doložena zprávou EUROCONTROLu. Za b) jednoznačný kontext s nespecifikovanými hlukovými mapami v prostorách s hladinami hluku menšími než 35 decibelů, tzv. bílé zvukové díry, nebyl nalezen. To říká pan zpracovatel. Jak vyplývá z kapitoly za c) deset, závěr stanoviska je deskriptor od LDVN použit odpovídajícím způsobem právě kontextu hodnocení rizik, stejně jak činí zpracovatel v podmínce číslo 90 návrhu kladného stanoviska. Zpracovatel se nedůstojným způsobem vyhnul vypořádání oprávněného požadavku Občanského sdružení Dolany na nutnost řešení katastrofální hlukové zátěže v Dolanech, která by byla realitou v případě kladného rozhodnutí ministerstva o tomto záměru.

Zdravotní rizika. Tady mi, pane doktore Havle, dovolte menší připomínku nebo komentář k vašemu systematickému výkladu. Kromě toho my hodnotíme Váš příspěvek jako za nejvýše odborný a systematický. Tak by měly vypadat všechny ostatní. Ale chtěl bych říct, že premisou pro vaše rozhodnutí je správně vypracovaná akustická hluková studie. Pakliže je nekvalitní, tak jistým způsobem musíte uznat i vy, že Vaše závěry nebudou relevantní. (Potlesk.)

K rizikům havárie bychom chtěli říct, že nejsou pro proces EIA posouzena dostatečně včetně střetu s migrujícími ptáky vzhledem k tomu, že evidentně chybí všechny studie. Chybí studie vyhodnocení pravděpodobnosti rizika pádu letadel do všech velkých chemických provozů s velkými následky této iniciační události a také pravděpodobnosti rizika srážek s ptáky v letecké dopravě. My to budeme tady ukazovat, použijeme vaše argumenty. Vy jste se nepokusili ani o triviální engineering judgement, tzn. v krátkosti selský výpočet. Ten vám tady na místě předvedeme.

Já bych chtěl teď k této kapitole, tzn. vyjádření k podaným připomínkám říct dílčí závěr, že zpracovatel se k podaným 170 faktografickým požadavkům k přepracované dokumentaci z října 2011 konkrétně vůbec nevyjádřil. Vážení, toto je ranvej Letiště Vodochody. Tady ten křížek to jsou Dolany. Ty leží přímo na průměru trajektorií vzletů a odletů v 80 % celkového provozu na letišti. Jestli můžu prosit další slide? Nevím, kdo to ovládá. Pro názornost je tady uvedeno – to jsou všechno údaje zobrazení z přepracované dokumentace tak, jak byla počítána kumulace. Já bych chtěl jenom říct, že původní

dokumentace z roku 2010 vůbec kumulaci různých hlukových zdrojů, které jsou samozřejmě různým způsobem, i když to není, a my to chápeme, že v legislativě výpočet zatížení kumulovanými zdroji není zatím proveden. Ale ti lidé, my to budeme cítit na vlastní kůži. A my jsme svými připomínkami v roce 2009 vás chtěli přimět k cíli, protože Ministerstvo životního prostředí na prvním či druhém požadavku vás zavázalo vypracovat tyto studie, které dávají aspoň trochu přednost, představu o tom, jak ta území budou hlukově zatížena. Rok 2009 – zde jsou Dolany. Železnice a provoz tehdy počítaný s výhledem pouze v roce 2009. Tady v roce 2015 – opět to bylo už zohledněno na požadavku Ministerstva životního prostředí, mezi jejich 30 požadavky to tam bylo – tady vidíte s vyznačenými isofonami. A vážení, tato temně fialová barva, kde žijí lidé, tak tam v denní době přesahuje zátěž 70 decibelů. (Potlesk.)

Jestli, Michale, můžeš pustit, tak můžeš pustit.

A ještě bych chtěl říct na margo ministerstva, aby si paní Piekníková – chtěl bych upozornit, že v požadavcích Ministerstva životního prostředí – tuším z roku 2010 nebo na konci roku 2010 – bylo to, že výhled musí být učiněn minimálně do deseti let. Toto je výhled do roku 2015. Pokud se nemýlím, tak je to pouze pět let. (Potlesk.)

Vnímám poznámku ze zadních a předních lavic. Toto jsou Dolany, vážení, ale tadyhle je Bašť a tadyhle jsou také Panenské Břežany. Ty jsou také zatíženy. A bůhví jako by vypadal výhled do roku 2020. To tady není zdůrazněno. Prosil bych o další slide, o další snímek.

To je, prosím vás, jenom zvětšená situace, abyste mi věřili, že tady v těchto místech té temně fialové, tak tam skutečně jsou i podle tabulek, které nám byly k dispozici, tam to dosahuje 70 decibelů. Tak to jistě uznáte, sice je to výpočet kumulované zátěže, ale doopravdy vás ubezpečuji, že tam skutečně žijí lidé. (Potlesk.) Prosím další slide, další obrázek.

Vážení, ty kroužky, to jsou ty bílé zvukové díry. Aby to bylo rychlejší, abych se nezakoktal, přečtu naše připomínky. Člověk nemusí být akustickým expertem, aby zhodnotil na první pohled například hlukovou mapu, která je uvedena v příloze 23 v obrázku 5 na straně 2. Bílé zvukové díry v Odolene Vodě, v Postřižíně, v Máslovicích a Vodochodech se vymykají jakékoliv fyzikální interpretaci. V podstatě tento výsledek zpracovatelé obdrželi tak, že ve výpočtech použili index pohltivosti povrchu pro oraniště v těchto pasážích. A toto, vážení, i po místním šetření se může dovodit, že to oraniště v žádném případě není. (Potlesk.) To může svědčit o tom, že zpracovatelé buď vědomě, či nevědomě používají certifikované programy tak, že z nich dostávají naprosto tristní neboli velmi smutné výsledky silně podhodnocené hlukové zátěže.

Toto vynechám a budu pokračovat dál. Zpracovatel k tomu řekl toto: Zmiňované bílé zvukové díry ve výpočtu hlukové mapy motorové stojánky jsou prostory s hladinami hluku menšími než 35 decibelů, jak jednoznačně vyplývá z kontextu příslušných hlukových map. Pro zpracování akustických studií není v české legislativě stanovena žádná autorizace. Jsme si toho vědomi. Zpracovatelé akustických studií jsou povinni postupovat dle příslušných metodik, v případě počítačových programů dle jejich manuálu, což v tomto případě provedeno bylo. My si toho nejsme až tak zase vědomi.

A naše vyjádření. Zpracovatel posudku nevypořádal připomínku týkající se tzv. bílých zvukových děr, protože nedoložil, co znamená jednoznačný kontext, nedoložil, co znamená příslušnost ...(porucha zvuku), nedoložil příslušnost hlukových vah ke kontextu. Nedoložil správnost vstupních parametrů namítaného výpočtu hlukové mapy motorové stojánky. Jednoznačnost poukazu nelze doložit proto, že hlukové mapy dokumentace, vážení, nejsou zhotoveny prostě ve stejném měřítku hladin hluku. Tj., nemají jednotnou barevnou paletu hodnot hladin hluku. Takže není jednoznačný kontext. Všechny hlukové příslušné mapy jsou tady vyjmenovány. Nebudu je číst. Část D I.3 příloha 23, 24, 25.

A opět můžu říct, že výstup výpočtu ve formě bílých zvukových děr a s plnou odpovědností adjektiva přídavného jména vstřícný vůči oznamovateli právě v místech bytové zástavby – ukážeme si to. Vážení, tady je sídliště, které kolegové z Odolené Vody mi řeknou, jak se jmenuje, nevím – ale tady žijí lidé, kde fasády jednotlivých domů jednoznačně nejsou oraništěm a mají nízký stupeň akustické pohltivosti. Navíc tam můžou vznikat stojaté vlnění, kde se kmity a uzly můžou velice, velice dostat do – řekl bych – do míst, kde ti lidé budou přímo ohroženi daleko větším stupněm, než vy tady ukazujete, že je to méně než 32 decibelů. Kolega doktor Süssmilch vám potom ukáže na příkladech Dolan, co to znamená, když takové stojaté vlnění vznikne v koridoru profilu údolí v místě Dolan.

Tato záležitost byla odborně projednána v posudku inženýra Šnajdra, kterého jste si zase vůbec nevšimli.

Jestli bych mohl další obrázek. V krátkosti problematika srážek s ptáky. Toto je váš snímek. Toto není náš vytažený, abychom provokovali. Toto je váš snímek z dokumentace. Tady když vidíte, posoudíte, tak kdybyste si spočetli počet těchto ptáků tady, tak to bude několik desítek až stovka, možná i více. Měli jsme to spočítáno. Promiňte, že nedovedu posloužit číslem. Nicméně jestli vy posuzujete v té studii, jaké se dělají zkoušky proti odolnosti motorů, tak rozhodně zkoušky a testy, které jste citovali, nepředpokládají takovou hustotu startů na plochu jednoho motoru.

Můžu prosit další? Opět vaše argumentace. Přečtu: Z hlediska možnosti srážek s letadly jsou důležité jejich letové zvyklosti. Výška letu závisí jak na viditelnosti, jak již bylo řečeno, také na roční době a síle větru. Obecně nejvyšší letová výška je dosahována v předjaří za větrného počasí. Podle doktora Peschkeho se ptáci mohou ve vhodných podmínkách vyskytovat až ve výšce 800 metrů nad zemí. Za normální situace se hejno pohybuje v menší výšce, kde vytvářejí hejna s výškovou možností s tloušťkou cca sto metrů, vážení. Doktor Peschke, pro ostatní, kteří neví, je náš význačný ornitolog, kterého zpracovatelé dokumentace ve studii o těchto rizicích, použili. Cituji: Doktor Peschke odhaduje, že do oblasti Prahy bude za potravou létat více než polovina nocujících ptáků, což dle něj dává několik desítek až 80 tisíc průletů jedním či druhým směrem každý den po období tří zimních měsíců.

A jestli bych mohl – (neslyšitelné). Tady vidíte váš udaný příklad statistiky z téhož letiště. Toto je váš příklad z obdobného letiště stejné velikosti, co je v Hannoveru nebo v Hamburku, já teď nevím, kde jsou vyznačeny četnosti průletů, četnosti a období v měsících. Tři zimní měsíce, tzn. leden, únor, březen, a říjen, listopad, prosinec. A to je to, co jsem říkal, že vám tak trochu zazlívám. Vy jako experti jste se nepokusili o zcela jednoduchý výpočet, selský – engineering judgement. 18 milionů pohybů ptáků z udaných faktů doktora Peschkeho, odborníka, za šest měsíců oběma směry, což dává při 35 tisících pohybů letadel ročně tisíc ptáků na letadlo. (Potlesk.)

Vážení, my jsme se pokusili jenom – řekl bych – selským rozumem, když jsme si vzali čelní profil letadla s jeho motory, hlavně s jeho motory, říct to, že když toto letadlo proletí středem takového hejna, jaká bude pravděpodobnost poškození motoru. My jsme to museli znát, protože jsme se na to necítili kvalifikovaní. Ale vy, kteří jste měli takovou dobu, a víc než my pro tyto údaje pro zhodnocení rizik jako dopadu na životní prostředí, vy jste to prostě neudělali.

Prosím další obrázek. Dovolte mi předeslat k tomuto tvrzení, že toto je stejná arogance od autora této přílohy, jako když si maně vzpomínám na případ kulových zásobníků, kdy zpracovatel, pokud se týče havárie pádu letadla, výpočtu pravděpodobnosti, v podstatě tvrdil, že je to také věcí obyvatel, že v době kdy byly tyto kulové zásobníky stavěny, že se k tomu nevyjádřili. Jestli pan inženýr – nevím, jak se jmenuje – tak to je výsměch, protože to bylo za bolševika, vážení. A kdo by se tohoto opovážil. To je arogance od vás. (Potlesk.) Nicméně k tomuto poslednímu. V posledních 30 letech došlo k zásadnímu pokroku při konstrukci motorů, které jsou schopny bez výrazného snížení výkonu absorbovat srážku i několika ptáků současně. To je zajímavé. Stejně tak se díky průběžnému testování zvýšila odolnost ostatních částí letadla, čelních skel, ocasních ploch a křídel. Pokud při srážce letadla s ptákem dojde

k vysazení motoru, piloti postupují standardními postupy pro let s jedním motorem, na který jsou pravidelně školeni. Ano, to je potřeba. Pokud by došlo k takové srážce letadla s ptáky, že by došlo k výpadku obou motorů, pilot se musí na základě aktuální situace rozhodnout, zda bude pokračovat v přiblížení na letiště, přerušit vzlet, bude pokračovat ve vzletu s následným návratem na letiště, letem na záložní letiště či nouzovým přistáním do volného terénu. Pozitivní informací je, že i v případě výpadku obou motorů je letadlo stále ovladatelné a piloti jsou schopni nasměrovat nouzové přistání mimo obydlené území. A skutečně žertem nám autor říká – viz nouzové přistání A320 na řeku Hudson. Vážení, tato událost – tuším z roku 2009 – na řece Hudson – řeka Hudson, když jsem se díval na Google, tak má tak přes 200, možná 300 metrů. A vlevo máte údolí Vltavy s Kralupy, které je na začátku omezeno Masarykovým mostem. Vy byste nám chtěli připodobnit tuto situaci k této situaci?

A poslední můj obrázek, který budu komentovat, je obrázek, který schematicky vyznačuje – toto jsou migrační zhruba směry krkavcovitých ptáků večer a toto je ráno. Jak vidíte, tyto trajektorie všechny se dost dobře protínají. My víme, že byla navržena teď poslední dobou Úřadem civilního letectví, které jsme také namítali, ochranná ornitologická pásma. A jsme skutečně zvědaví, jak provozovatel bude zabezpečovat bezpečnost na těchto trasách mimo území vlastního letiště, mimo území vnitřního ornitologického pásma.

Prosil bych další obrázek. Teď bych toto své vystoupení přerušil a předal bych slovo kolegu Mrázkovi. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Jestli bych mohl mít prosbu. Mou povinností je zajistit, aby pokud možno všichni, kteří se zúčastňují dnešního veřejného projednání, měli možnost vystoupit. A jak sleduji, tak některá vystoupení opravdu nejsou příliš stručná, takže bych vás o tu stručnost a věcnost chtěl poprosit. V žádném případě se nehodlám žádným způsobem montovat do vašich oprávněných práv, abyste mohli vystoupit, ale zároveň budu muset hájit práva těch, kteří tady někteří od 11 hodin dopoledne čekají, aby se mohli vyjádřit. Takže prosím, snažte se o stručnost a věcnost. Pokud by se to nepodařilo, byl bych nucen stanovit nějaká pravidla pro diskusi pro příští diskutující. Děkuji mnohokrát.

Pan Mrázek: Vážené dámy, vážení pánové, ve svém příspěvku se budu věnovat problematice imisí ornitologické ochrany letiště, územnímu plánu Dolan a vlivu silničního obchvatu Kralup nad Vltavou a zoologické studii. Před vlastním přistoupením k jednotlivým bodům bych chtěl poděkovat za možnost doprovodit naše vystoupení takovou tou hlukovou

kulisou lítajících letadel, která vyplývá z výpočtu, tak jak by to vypadalo v Dolanech v případě realizace tohoto projektu.

Dále jako první věc bych uvedl dopad nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Jak dobře víte, v současné době se opravuje ranvej pražského letiště a více méně efekt je takový, že letadla nalítávají z té strany přes Prahu. Pražským hygienikům i přímo letišti chodí neustále stížnosti. Vyjádření hygienické stanice je následující: Prakticky se nic s tím nedá dělat. Limity hlukové jsou stanoveny na charakteristický letový den, tedy je nutné je měřit půl roku. Výsledky měření tedy budeme mít až za několik měsíců. Toto uvedla paní Zárubová z Pražské hygienické stanice.

To znamená, že v současné době není možná efektivní ochrana obyvatel před hlukem z provozu letišť. Je téměř nekontrolovatelný, a pokud se prokáže překročení hygienických limitů, tak s velkým zpožděním, kdy už jsou jakékoliv možnosti úpravy letových plánů pro dané období pasé. Za této situace tady jednáme o zprovoznění dalšího letiště v okolí Prahy a s výrazným dopadem na okolní životní prostředí, které je ve veřejném zájmu chránit. (Potlesk.)

Prvním mým bodem připomínek je stanovení imisního pozadí. Celkově jsme v oblasti rozptylových studií zaslali 22 připomínek, ale zpracovatel posudku se věnuje pouze několika větám, které jsme uvedli v závěru. To je to, o čem tady kolega Stulík hovořil. Stanovení imisního pozadí je poměrně dost důležité pro více méně dopady celého prostředí na životní prostředí. Posudek potvrzuje stanovení imisního pozadí, tak jak je zpracováno v dokumentaci. Tím ovšem nevypovídá o naší připomínce k nesprávnému stanovení imisního pozadí. Vzal jsem si na pomoc nařízení Středočeského kraje ke zlepšení kvality ovzduší z roku 2012. Už v dokumentaci jsme poukazovali na toto nařízení, které bylo aktualizováno v roce 2012 – pouze pro připomenutí. Dále ho budu referovat pouze jako nařízení.

Na území Středočeského kraje došlo mezi roky 2009 a 2010 k výraznému zvětšení rozsahu oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší, tj. překročení imisních limitů. Tato oblast zahrnuje i lokalitu Letiště Vodochody. Uplatňovali jsme jako připomínku, aby byla dokumentace doplněna o novou rozptylovou studii dle zákona 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, a vyhlášky 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečištění. V rámci doplnění rozptylové studie jsme požadovali zohlednění certifikovaných měření publikovaných ve zmiňovaném nařízení pro stanovení imisního pozadí, které je nutné podložit objektivním dlouhodobým měřením v dotčeném území. Tolik k té naší připomínce k dokumentaci.

A k tvrzení, že posudek je v oblasti stanovení imisního pozadí nedostatečný, předkládáme následující: Na tomto slidu, jak vidíte, je zřejmé, že oblast Kralup nad Vltavou,

to je – myslím – čtvrtý řádek od spodu, je 96,3 % plochy s překročením limitu. To samé platí pro Odolenou Vodu, ještě ve větší ploše.

Můžu poprosit o další slide? Tady vidíte, jak to vypadá, co se týká ploch překročených imisních limitů v roce 2010. Dneska jsme v roce 2013, bohužel v nařízení nejsou aktualizovaná data, nicméně jsou více méně dostatečně aktuální, abychom mohli na jejich základě tvrdit, že stanovení imisního pozadí je nesprávné ve studii. V roce 2010 bylo zprovozněno několik nových monitorovacích stanic na území Středočeského kraje. Jednou z nich je stanice ve Stehelčevsi. Na této stanici došlo k výraznému překročení průměrného ročního limitu pro suspendované částice PM₁₀. Naměřené hodnoty jsou zde 90 mikrogramů/m³, což je více než dvojnásobné překročení ročních limitů, současných limitů, přičemž v roce 2015 vstupují v platnost ještě přísnější limity. A jak tato situace vlastně s nějakou stanicí ve Stehelčevsi souvisí?

Prosím o další slide. V dokumentaci jsme uvažovali jako jednu z referenčních stanic pro stanovení imisního pozadí stanici v Buštěhradu. To je tady. Stehelčevs je těsně nad tím, dva kilometry od sebe. Pro stanovení imisního pozadí byla použita stanice v Buštěhradu vzdálená dva kilometry od této zmiňované ve Stehelčevsi. Více méně tyto odkazy na certifikované dlouhodobé měření ukazující na překračování limitů, ale i fakt, že několikadenní měření prováděná v rámci rozptylové studie, které vykazuje celoroční průměrné hodnoty, nutně vede k závěru, že imisní pozadí, které je vstupem pro rozptylové studie, je stanoveno nekorektně. Tím, že jsou rozptylové studie použity dále ke zpracování vlivu na veřejné zdraví, jsou i tyto jinak – jak už jsme zmiňovali – precizně zpracované studie zkreslené. Zpracovatel tedy neposoudil dokumentaci objektivně. Tolik tedy ke stanovení imisního pozadí. (Potlesk.)

Zpracování rozptylové studie s ohledem na legislativu. S ohledem na plánované uvedení Letiště Vodochody do provozu od roku 2015 a v platné legislativě a požadavku ministerstva zpracovat dokumentaci v dlouhodobějším výhledu měla být rozptylová studie přepracována a zákonné limity zohledněny. Mohl bych zde citovat z posudku, že je zpracována dostatečně pro posouzení vlivů na životní prostředí, že tedy platí v současné době nový zákon o ochraně ovzduší atd., který upravuje i v roce 2015 limity. Dokumentace tak, jak je zpracována pro rok 2015, nezpracovává legislativu pro rok 2015 a opomíjí imisní limity pro rok 2020, tedy pouhých pět let po zahájení provozu. (Potlesk.)

Jenom doplnění. Průměrná expozice městské populace by od roku 2015 neměla překročit 20 mikrogramů na metr krychlový jako roční průměr, mezní hodnota pro roční průměrnou koncentraci je 25 mikrogramů a od 1. 1. 2020 je dále snížena 20 mikrogramů na

metr krychlový. Pokud by studie byly zpracovány pro dlouhodobější horizont, pro rok 2020, musí započítávat tyto snížené hodnoty. (Potlesk.)

Minimalizační podmínka zpracovatele posudku, že v rámci další projektové přípravy záměru bude zpracována detailní rozptylová studie v souladu s požadavky vyhlášky 415/2012, o přípustné úrovni znečišťování, tak ta je s prominutím úsměvná. Proces EIA posuzuje vliv na životní prostředí. Posuzovatel tvrdí, že je vše v limitech a v naprostém pořádku, nicméně pro další průběh je třeba zpracovat detailní rozptylovou studii. Nemá tato studie být součástí dokumentace? (Potlesk.)

Domníváme se, že tento nedostatek by měl být důvodem k odmítnutí výstupu posudku a z něho plynoucího kladného stanoviska.

K obchvatu Kralup nad Vltavou. Jak zástupce Kralup nad Vltavou již zmiňoval, nutnost dobudování obchvatu právě z důvodu zvýšené zátěže v Kralupech, posudek se k obchvatu věnuje následovně. Obchvat Kralup dle posudku představuje vymístění dopravy z intravilánu města a snížení vlivu na životní prostředí, zároveň snížení počtu obyvatel z hlediska vlivů na zdraví. Z tohoto důvodu byla řešena varianta bez tohoto obchvatu, která představuje celkově větší vlivy na životní prostředí v rámci principu předběžné opatrnosti. Vzhledem k tomu, že v rámci přípravy výstavby a provozu tohoto obchvatu budou muset být dodrženy limity životního prostředí, nelze předpokládat významné vlivy na životní prostředí, které by mohly ovlivnit posouzení uvažovaného záměru. Kromě toho kumulativní vlivy nemají stanoven žádný limit. Tolik k citaci z posudku.

Posudek dle našeho názoru nevypovídá naši připomínku ke kumulaci vlivu ostatních záměrů v dotčeném území. Dokumentace posouzení vlivu na životní prostředí LKVO musí brát ohled na plánované projekty a tyto ve studiích zohlednit. Vymístění dopravy mimo Kralupy nad Vltavou zcela jistě povede ke snížení zátěže v Kralupech, což je chvályhodné. Nicméně povede ke zvýšení zátěže mezi Kralupy, Chvatěruby a Dolany. V situaci, kdy je navrhováno vyhlášení ochranného hlukového pásma z důvodu limitní hlukové zátěže, imisní pozadí je na úrovni přesahující limity znečištění ovzduší – viz naše předchozí připomínka, je nezohlednění i jindy málo významných vlivů na životní prostředí závažnou chybou, která může vést k překračování hygienických limitů v dotčeném území. (Potlesk.)

Nesoulad s územním plánem Dolany. Posudek se vyjadřuje k připomínce nesouladu s územním plánem Dolany následovně. V dokumentaci jsou uvedena vyjádření příslušných stavebních úřadů k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace. Nesoulad s územním plánem obce zde uveden není. Přílohou dokumentace jsou vyjádření následujících stavebních úřadů: Stavební úřad Kralupy nad Vltavou pro k. ú. Zlončice a Postřižín, Stavební úřad

Klecany pro k. ú. Vodochody a Máslovice, Stavební úřad Odolena Voda pro k. ú. Dolínek, Odolena Voda, Klíčany a Panenské Břežany. Vyjádření Stavebního úřadu Libčice nad Vltavou pro k. ú. Dolan není uvedeno, přitom navrhované vyhlášení ochranného hlukového pásma jako důsledek záměru zasahuje do katastru obce Dolany.

Naše připomínka o nesouladu s územním plánem Dolany nebyla zpracovatelem posudku vypořádána. (Potlesk.)

V další kapitole je zoologický průzkum. V příloze aktualizovaný zoologický průzkum hodnocené dokumentace se uvádí, že nebyly zjištěny žádné kriticky ohrožené druhy v přímém zájmovém území posuzované stavby. Jak již jsme dříve uvedli v našich připomínkách k oznámení, k první verzi dokumentace, pak k upravované dokumentaci, na základě zprávy CHKO Kokořínsko byly na území Dolan potvrzeny následující kriticky ohrožené druhy: velerub malířský, morčák velký, ostralka štíhlá – je jich tady celý seznam. Je nepochopitelné, že Ministerstvo životního prostředí jako státní garant za životní prostředí neuložilo zpracovateli dokumentace vlivů záměru na životní prostředí k doplnění, respektive to vyjádřilo v bodu 31, ovšem velmi vágně. Požadavek uvedený v připomínkách v roce 2010 na zpracování studie dopadu záměru na zvláště chráněné druhy živočichů, kteří žijí v lokalitách dotčených záměrem a zařazení odborného stanoviska správy chráněné krajinné oblasti, tzv. aktualizovaný zoologický průzkum se zabývá pouze pozemkem letiště, jak potvrzují mapy lokalit zoologické průzkumu, a nezabývá se dotčeným územím, které bude ovlivňovat hluk a emise způsobené provozem letadel mimo areál letiště. (Potlesk.)

Tento bod je nazvaný bezvýhradné akceptování tvrzení. Posudek bez výhrad akceptuje tvrzení z dokumentace. Například: situace v blízkosti Letiště Vodochody s ohledem na riziko srážek letadel s ptáky není dle výše uvedených informací podstatně odlišná od situace na jiných letištích v České republice. Toto je v dokumentaci a posudek to přejímá. Posudek se s našimi připomínkami k problematice střetu s ptáky, která souvisí s unikátní polohou v blízkosti jednoho z největších zimovišť, nevypořádává. Vzletové i přistávací trasy letadel přímo křížují migrační trasy hejn havranů a kavek.

Existenci blízkosti zimovišť je třeba brát i v jiné souvislosti, a to vzhledem k jeho narušení, tohoto zimoviště. Situace na Letišti Vodochody je díky poloze v blízkosti zimoviště, jak už jsme uvedli, unikátní. Znovu opakujeme, že vzletové a přistávací trasy přímo křížují migrační trasy. Navrhovaná ochrana letiště bude dle našeho názoru obtížně realizovatelná. V rozsahu nutném k minimalizaci rizika střetů s ptáky na akceptovatelnou úroveň. Posudek vágním způsobem odkazuje na soulad se zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a přitom ignoruje naši obavu z dopadu přijatých ochranných opatření Letiště

Vodochody na jedno z největších zimovišť kavek a havranů v zemi. V rámci opatření biologické ochrany letiště je navrženo využití dravců pro vytlačení ptáků z prostoru letiště i z prostoru ochranných ornitologických pásem. V případě vytlačování ptáků z ornitologických pásem nejde o vytlačení volně rozptýlených ptáků z nějakého území, ale o zásah do systému tradičního nocování havranů a kavek na jednom z našich největších zimovišť. Ministerstvo životního prostředí má za povinnost chránit životní prostředí v České republice a předložený záměr Letiště Vodochody může s velkou pravděpodobností směřovat k poškození jednoho z největších zimovišť ptáků v České republice. (Potlesk.)

Zde jsem si připravil můj poslední příspěvek a týká se vlastně už probíraného nebo zmiňovaného vlivu na učení a učební proces u dětí. Nepříznivé ovlivnění procesu učení v hlukově exponovaných školách je eliminováno příslušnou podmínkou pro kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí návrhu stanoviska EIA v závaznosti na závěry posouzení zdravotních rizik. K tomuto vypořádání vybírám citaci z dokumentace: V hlukovém pásmu 24hodinové ekvivalentní hladiny akustického tlaku 55 až 65 decibel, kde se tento efekt může již podle nejnovějších odhadů začít projevovat, a to u cca 20 % dětí školního věku, je Základní škola v Dolanech a v bydlišti většiny obyvatel v obcích Dolany, Bašť, cca poloviny obyvatel Panenských Břežan. Zhoršené podmínky výuky na hlukově exponovaných školách mají být kompenzovány zlepšením podmínek výuky. Pokud tento fakt přijmeme a budeme se tvářit, jako že je všechno v nejlepším pořádku, musíme se dostat nutně k druhé části věty z dokumentace – a bydlišti většiny obyvatel v obci Dolany. Je celkem přirozené, že dítě se připravuje na další den školy doma. V případě Dolan jsou ovšem děti významně obtěžovány hlukem i v domácím prostředí, nejenom ve školách.

Mám tady poznámku více méně k osvojení čtení. Osvojení čtení je hlavní podmínka, aby dítě bylo úspěšné a prospívalo ze všech předmětů včetně například matematiky. A proč je to hlavní podmínka? Vždyť přece moderní svět je založený na počítačích a videotechnice, které nahradí psané texty – to je omyl. Pokud dítě nedokáže plynule číst, nastane sice větší problém až na druhém stupni základní školy, ale čtení jako takové zůstane ještě nadlouho podmínkou úspěšné školní docházky dítěte. Správné osvojení psané řeči může být u školních dětí na různé úrovni, to ještě není taková tragédie. Ale čtení by si měly osvojit všechny děti bez rozdílu.

To je tolik více méně k mému příspěvku a dávám slovo kolegovi.

Pan Petr Stulík: Prosím další slide, který tady zůstane. A teď bych poprosil inženýra Drahotu, který přednese svůj příspěvek k dokumentaci i k posudku. Inženýr Drahotu.

Pan Josef Drahota: Dobrý večer, dámy a pánové. Jmenuji se Josef Drahota a pracuji na problematice leteckého hluku od roku 1972 nepřetržitě. Byl jsem kdysi požádán Městským úřadem Kralupy o vypracování posudku na hlukovou studii v rámci EIA. Tenhle posudek jsem vypracoval. Na základě toho posudku a možná i posudku kolegy inženýra Šnajdra, který se zabýval pozemním hlukem a dalšími hluky, následně stanovilo Ministerstvo životního prostředí podmínky pro dopracování dokumentace EIA. Tu když jsme dostali, tak jsme zjistili, že tam žádný z našich bodů dopracován nebyl.

V současné době je na stole oponentní posudek pana doktora Ludvíka a já bych si dovolil na něj první otázku. Z jakého důvodu byly pominuty všechny naše připomínky, jak tedy z mé strany, tak ze strany inženýra Šnajdra?

Pan Vladimír Ludvík: Vaše studie byla přílohou nějakého vyjádření – mám takový pocit, že občanského sdružení a i některých dalších subjektů - a byla vypořádána vyjádření těchto subjektů a nebylo reagováno jakoby detailně na každou podkladovou studii, na každou jejich stránku nebo prostě nějakou pochybnost. To nebylo. A byla vypořádána všechna vyjádření k dokumentaci. Ale to Vaše se jmenovalo studie, pokud si pamatuji, nebylo to jakoby vyjádření k dokumentaci.

Pan Josef Drahota: Dobře. V tom případě byly stanoveny podmínky Ministerstvem životního prostředí na dopracování dokumentace, které nebyly splněny. A ptám se tedy, z jakých důvodů ve Vašem posudku se to vůbec neobjevuje.

Pan Vladimír Ludvík: Podle mého názoru byly v rámci procesu EIA v potřebné míře požadavky na dopracování dokumentace splněny.

Pan Josef Drahota: To nemůžu přijmout, tohle tvrzení. Já jsem se domníval, že jste tak učinili na základě studie EUROCONTROLu a měl jsem tu možnost ještě s dalšími před rokem zhruba zúčastnit se jednání se zástupci EUROCONTROLu na Ministerstvu životního prostředí. Měl bych tedy dotaz, který se týká EUROCONTROLu, protože na něj se tady každý odvolává.

Jakým způsobem – a to je dotaz na zástupce Ministerstva životního prostředí – jakým způsobem a proč byl vybrán EUROCONTROL jako organizace, která bude dělat posouzení hlukové studie?

Paní Jana Piekníková: Agenturu EUROCONTROL z toho důvodu, že se jedná o mezinárodní leteckou organizaci, která má poměrně dobré zkušenosti s posuzováním leteckého hluku. Dále zná problematiku Letiště Ruzyně, kterou rovněž zpracovávala vlastně. A více méně s tím celou dobu neměl nikdo problém. A hlavně to berte jako nadstandardní krok ze strany Ministerstva životního prostředí, které nechalo nezávisle zpracovat nadnárodní společností ověření správnosti hlukové studie v dokumentaci.

Pan Josef Drahota: Já jenom proto, že jste zmínila, že to stálo nemalé prostředky, úplně na začátku dnešního jednání, tak jsem se domníval, že na to byl udělaný nějaký tendr nebo výběrové řízení. Pokud tomu tak není, tak můžu říct, protože já sám jsem pracoval asi 20 let v organizaci Řízení letového provozu a EUROCONTROL docela důvěrně znám, takže v EUROCONTROLU neexistuje pracoviště, které by se zabývalo problematikou leteckého hluku. (Potlesk.) Při konzultaci, kterou jsem absolvoval na Ministerstvu životního prostředí s dvěma zástupci EUROCONTROLU, to jasně vyplynulo. My jsme se dostali na odborné otázky a oni tohle to přiznali. Samozřejmě znají dobře formální stránky věci a samozřejmě jejich posudek je tomu poplatný. Čili v obecné rovině mu nelze nic vytknout, nicméně konkrétně neříká vůbec nic.

Ale já bych se jenom krátce, protože je tady hodně lidí, zmínil o tom, co se tady táhne jako červená nit celým tím dnešním dlouhým programem, a to je problematika hluku leteckého provozu. Všechny ty věci, které tady zmiňoval pan Kupka a další ohledně škol a dalších věcí, měly být vyřešeny v rámci hlukové studie. Hluková studie, prosím vás, já jsem na to upozorňoval, ve světě se běžně dělá tak, že se stanoví nějaké vstupy. Ty se potom upravují. Vlastně tady došlo k tomu, že to, co bylo bráno jako vstup, mělo být výstupem. Tam není důležitá ta mapa. Ta je až na posledním místě. Tam je důležité to, že z hlukové studie vzniknou tzv. noise abatement procedures a další a další věci, které ona vyprodukuje, a následně závazně stanoví pro provozovatele letiště.

Já tedy počkám, abych nemusel hodně křičet a překřičovat to letadlo.

Čili na základě tohoto projektu se stanoví principy, stanoví se kontrola jejich dodržování a sankce. Tohle všechno je ve studii, která byla v dokumentaci nebo je v dokumentaci, zcela obecně popsáno někde v závěru úplně nekonkrétně. Takhle se prostě hlukové studie nedělají. (Potlesk.)

A věřte mi, že vím, o čem mluvím, protože první hlukovou studii jsem dělal od roku 1972 do roku 1974. To bylo na Letišti v Praze – Ruzyni. A poslední jsem dělal na základě výběrového řízení NATO pro gripeny, to bylo asi před pěti lety.

Čili všechny práce, které vycházejí z takto pojaté studie, která tady byla předložená, jsou nutně zatíženy chybou. Nechci se tady dotýkat různých technických otázek, protože jsem připravený zodpovědět cokoliv, ale nemá smysl natahovat čas. Chci říct jenom, že celé tohle je na vodě.

Děkuji vám za pozornost. (Potlesk.)

Pan Petr Stulík: Teď bych poprosil doktora Süssmilcha, aby přednesl svůj příspěvek o fauně a jedné další otázce.

Předsedající Petr Studenovský: Já bych jenom znovu apeloval, prosím, na vaši stručnost. Prezentace stanoviska vašeho občanského sdružení trvá hodinu třicet. V tuto chvíli. Po hodině dvacet padl první konkrétní dotaz. Berte, prosím, ohled – (pokřikování). Po skončení prezentace vašeho občanského sdružení stanovím pravidla pro diskusi, abyste věděli dopředu, jaká budou. Tady vpravo na pódiu, z vašeho pohledu vlevo, jsou (Hvízdání.) – Já se jako osoba pověřená řízením tohoto projednávání cítím - a nemějte mi to, prosím, za zlé – cítím odpovědný za to, aby veřejné projednání měli možnost aktivně absolvovat i zástupci té veřejnosti, tzn. jednotlivci. Takže od této chvíle se do diskuse budete hlásit písemně. Papíry jsou k dispozici tam. Prosím každého, kdo bude chtít vystoupit, aby na ten papír napsal své jméno a předpokládanou, prosím, předpokládanou dobu svého vystoupení. Stručnější přihlášky do diskuse budou mít přednost. Myslím si, že to je spravedlivé vůči těm, kteří mají stručnější vyjádření.

A teď se, prosím, chopí slova pán, který je na řadě. (Pískot, pokřikování.) Váš hlasitý nesouhlas na mém rozhodnutí nezmění nic.

Máte technickou připomínku? (Ano.) Tak prosím, máte slovo.

Řečník: Já si myslím, že máte zbytečnou starost. A myslím si, že občanské sdružení by mělo mít plný čas na to, aby obhájilo nebo aby nám sdělilo své připomínky k tomuto projednávání. Já za sebe musím říci, že mi to opravdu nevádí, že využívají čas, který –

Předsedající Petr Studenovský: Odpovědnost za průběh tohoto jednání v tuto chvíli opravdu nesu já, takže proto se k tomu vyjadřuji tímto způsobem. Z hlediska dikce zákona a příslušné vyhlášky nemají občanská sdružení žádná práva, která by neměli i jednotlivci.

Jak říkám, projevy hlasitého nesouhlasu na mém rozhodnutí nic nemění. Prosím, máte slovo. Dokončíme, prosím, prezentaci stanoviska Občanského sdružení Dolany.

Pan Süssmilch: Když tedy občanského sdružení, já se pokusím přenést moje vystoupení do občanské roviny. Váš požadavek byl vznést otázku. Zazněla jedna. Po přečtení tohoto odstavce zazní otázka další.

Já jako amatérský pěstitel rostlin se zabývám jako svým koníčkem také – přelétá letadlo, u nás v Dolanech nemůžeme mluvit, když přelétá letadlo. Já si dovolím počkat.

Řečník: Já bych do toho vstoupil. Já si myslím, že jako názorná ukázka toho, co by nás čekalo v Dolanech, asi stačilo audio toho hluku. (Hlasitá reakce.)

Předsedající Petr Studenovský: Bylo to vaše přání, aby to tu znělo. Pokud vy už to přání nemáte, tak samozřejmě rozhodněte se sám. Nechci se ocitnout v situaci, kdy někdo chce slyšet letadlo a já bych mu v tom bránil.

Pan Süssmilch: Dobře. Vráťím se zpátky k tématu. Prostudoval jsem si – prostudoval, to je silné slovo – prošel jsem si studii a zajímalo mě, jakým způsobem se vypořádává s ochranou rostlin nacházejících se na letišti a v blízkém okolí. Dospěl jsem k závěru, že pokud se týká letiště, tak tato záležitost byla zpracována uspokojivým způsobem. Za plotem letiště ovšem rostou rostliny také a je s podivem, že tak významná lokalita na naleziště chráněných rostlin, některých dokonce silně chráněných rostlin byla opomenuta.

Ve vzdálenosti asi 800 metrů od letiště se nachází významná botanická lokalita, ve které se nachází silně ohrožený druh *pulsatilla pratensis subspecies bohémica* - koniklec luční český. Dále se tam nachází ohrožené rostliny, jako je *adonis vernalis*, což je hlaváček jarní.

Vy jste něco říkal před chvilkou o hluku a vidím, že vás moje vystoupení nezajímá. Můžu pokračovat? (Potlesk.) Já si počkám, až to dopovíte, ano?

Takže opakuji ještě jednou, abyste i vy byli srozuměni s tím, co já jsem zjistil. Že se nachází 800 metrů od konce vzletové dráhy silně ohrožený druh *pulsatilla pratensis subspecies bohémica* - koniklec luční český. Dále se tam nachází z ohrožených rostlin *adonis vernalis* - hlaváček jarní, *allysum saxatile* - tařice skalní, *anthericum liliago* - bělozářka

liliovitá, *dictamnus albus* – třemdava bílá, *stipa pennata* kavyl Ivanův – zde si nejsem jistý, zda to není kavyl půvabný. Nicméně oba dva tyto druhy jsou chráněné.

Ted' ta otázka: Proč tato významná botanická lokalita není zahrnuta v předložené dokumentaci? (Potlesk.)

Pan Milan Macháček: Botanický průzkum byl zaměřen především na ty lokality, které mohou být fyzicky dotčeny navrhovaným záměrem z hlediska změny biotopu a takovýchto záležitostí. Samozřejmě že o této lokalitě jsme věděli, ale nepokládali jsme za nutné v podstatě řešit podrobný průzkum té plochy, kde se domníváme, že žádný významný dopad na změnu v ekosystému nebude.

Předsedající Petr Studenovský: Ano, to byla odpověď.

Pan Süßmilch: To je odpověď, prosím? (**Předsedající Petr Studenovský:** Nepochybně to byla odpověď.) To je možná hezké. Takto asi pro vás znělo zadání. Samozřejmě každý ví, že příroda je složitý organismus a že se zde jedná o biologickou rovnováhu. To, že jsem citoval vysloveně chráněné rostliny, neznamena, že tyto rostliny nemohou být ohroženy provozem toho letiště. Stačí, a vy to víte lépe než já, aby za účinku průletu letadel byl ohrožen například opylovač nebo nějaká jiná součást tohoto řetězce a dojde k postupnému vymírání až k úplnému vymření té příslušné chráněné rostliny. A nejenom tedy chráněné rostliny samozřejmě. Já jsem amatér, ale vím, že ta záležitost je natolik tedy komplexní, a taky vím, že toto příkládá – nebo domnívám se, pardon, abych byl přesný, že toto scénář studie EIA předpokládá, že by se s tím měl vypořádat.

Připomínka číslo dvě, vysloveně zase občanská, amatérská, ne příliš odborná.

Prošel jsem si závěry EUROCONTROLu a dovolím si citovat z tohoto posudku. Na straně 20 druhý odstavec v českém překladu stojí: Místní úřady vyjádřily obavy v souvislosti se svým názorem, že během procesu modelování nebyl dostatečně zvažován terén. V oblasti na východ od obce Dolany se nachází specifická topografická oblast, hluboké údolí a změna terénu, kde – jak se místní úřady domnívají – se bude hluk odrážet, což nebylo v akustické studii odpovídajícím způsobem změřeno. Potenciální problém týkající se rozptylové hlukové studie kvůli specifické topografii byl v akustické studii zmíněn v anglické verzi.

Zde je, prosím, moje poznámka k tomuto, k topografii. Údolí Vltavy, ve kterém se nachází obec Dolany, je zakřiveno přibližně ve tvaru amfiteátru, v jehož hledišti se nachází právě obec Dolany. Je tedy velmi pravděpodobné, že toto uspořádání bude při průletu letadla

působit jako přírodní zesilovač. A to, že působí, je prověřeno například mojí zkušeností, kdy já, když se nacházím od železnice přibližně 600 metrů daleko, slyším průjezd vlaku, jako kdybych stál na nástupišti.

V příloze – pokračuji dál z materiálu EUROCONTROLu. V příloze 14 akustické studie lze vidět mírný rozdíl mezi isofonou 60 decibelů ve výsledcích podle CADNA – A a INM v této oblasti. Je však nutné poznamenat, a teď zdůrazňuji, že metodika druhé ani třetí verze, která byla použita pro výpočet, nebere v úvahu místní topografii, neboli – a to je už můj závěr – výpočet, který udává isofonu 60 decibelů na hranici obce Dolany, je prostě neplatný. (Potlesk.)

Dále pokračuji v citaci EUROCONTROLu. Aby bylo zaručeno, že se v této oblasti nevyskytne potenciální problém s hlukem, pokud návrh získá povolení, bylo by vhodné umístit v dotčené oblasti stanici pro monitorování hluku. To by umožnilo sledování místních podmínek, aby bylo zajištěno dodržování hlukových limitů.

Já musím bohužel konstatovat, že umístění stanice monitorování hluku samo o sobě nezajistí dodržení hlukových limitů, zvláště pokud by bylo prováděno závislým pracovištěm. Domnívám se, že aby – a v tomto případě se zase obracím, prosím, na Ministerstvo životního prostředí, já samozřejmě jako občan nemám právo si klást žádné podmínky, a tudíž se obracím na Ministerstvo životního prostředí s prosbou, aby si vymínilo podmínku, že v případě nedodržení vypočtených deklarovaných limitů prokázaných monitoringem by byl vydán příkaz k zastavení leteckého provozu. (Potlesk.) V případě neexistence této podmínky by totiž byla umožněna budoucí legalizace překročení hlukových limitů. Tímto krokem by totiž bylo zajištěno, aby odpovědnost za nedodržení deklarovaných zvukových limitů nesl provozovatel letiště, nikoli potenciální oběti hlukového zatížení, kterými jsou občané obce Dolany. (Potlesk.)

Ještě jednou problematika havranů. Na podzim, v zimě a v brzkém předjaří – a teď cituji pozorování, které provádím již více jak 40 let – přelétají v ranních a podvečerních hodinách mnohatisícová hejna chráněných havranů, která sledují přibližně tok Vltavy. Jejich trajektorie je přibližně kolmá na trajektorii letadel startujících z Letiště Vodochody. Protože havrani se řídí svým vlastním letovým řádem, volí si hodinu a výšku letu dle vlastních pravidel. Zůstává jen přibližný směr – koryto Vltavy a délka přeletu, která v závislosti na počasí trvá 20 až 40 minut, s předvojem a opozdilci až jednu hodinu.

Tentokrát se nechci zabývat osudem chráněných havranů křižujících cestu startujících letadel, a ani osudem pasažérů a posádky nacházející se v takovémto letadle, ale výhradně osudem mým a osudem mé rodiny. Dovolím si zjednodušený, avšak názorný amatérský

výpočet pravděpodobnosti nasátí havrana motorem letadla při průletu modelovým havraním hejnem. Předpokládejme, že prostorová hustota havranů je jeden pták přibližně na 10 m³. Dále předpokládejme, že šířka hejna je cca 200 metrů a že plocha sání motoru je přibližně 1 m². Tudíž během ujetých 200 metrů nasaje motor 200 m³ vzduchu. Vydělíme-li 200 metrů deseti, což je objem, ve kterém se nachází jeden pták, pak na jeden motor vychází číslo 20. Dvacet nasátých ptáků jedním motorem. Seriozním výpočtem lze toto číslo samozřejmě zpřesnit. Je však lhostejno, zda toto číslo bude 5, 15 nebo 30. Ve všech těchto případech je s vysokou pravděpodobností jisté, že při průletu letounu nad mojí hlavou a hlavou sousedů se bude jednat o letoun s nefunkčními motory. Jak letoun s nefunkčními motory končí, není třeba popisovat.

Vzhledem ke shora uvedeným závažným zkušenostem vedoucím k odůvodněnému ohrožení živočichů - životů občanů obce Dolany – živočichů samozřejmě taky – si dovoluji požádat, aby v případě souhlasného vyjádření Ministerstva životního prostředí zajistilo svými podmínkami výluky provozu letadel v době ranního a odpoledního tahu havranů. Za druhé, aby zabránilo jakémukoli rušení tahu chráněných havranů technickými prostředky, jakož i pokusům o jejich přesídlení či likvidaci.

Děkuji. (Potlesk.)

Pan Petr Stulík: Takže ode mne budete mít za chvíli pokoj. Já jenom přečtu konečný závěr našeho vystoupení. Občanské sdružení Dolany považuje za nutné se k posudku i k dokumentaci vyjádřit takto:

Za první. Posudek z května 2013 k přepracované dokumentaci je vypracován tendenčně nekriticky a ledabyle. S ohledem na to, jaké zákonné lhůty a procesní možnosti měl zpracovatel k dispozici.

Za druhé. Zpracovatel se k podaným 170 faktografickým požadavkům našim k přepracované dokumentaci z října 2011 nevyjádřil.

Za třetí. Občanské sdružení Dolany doporučuje Ministerstvu životního prostředí s ohledem na nekvalitu posudku a přetrvávajícím nedostatkům přepracované dokumentace vyjádřit po veřejném projednání kategorický nesouhlas s kladným stanoviskem navrženým zpracovatelem a vydat tedy záporné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.

Vážení, kteří sledujete toto jednání, kteří vidíte tamhle frondu dále přihlásivších se zájemců o vystoupení, všichni tady od 12 hodin, respektive od dvou hodin přednášíme v podstatě nesouhlasná vyjádření, k chybám dokumentace, posudku, takže pro nás je naprosto neuvěřitelné a nemožné, aby ministerstvo vzalo návrh kladného stanoviska a tak, jak je, tak

jak to udělalo v podstatě v případě veřejného projednání schvalování paralelní ranveje Ruzyně, kde se kladný posudek, návrh kladného, v podstatě objevil v návrhu, v rozhodnutí Ministerstva životního prostředí. A s tímto my požadujeme, aby k závěrečnému rozhodnutí byl připojen popis, jak se k němu dospělo, spolu s jmenovitým seznamem odborníků, kteří k němu takto spolupůsobili. (Potlesk.) Máte na to zákonnou lhůtu – tuším – 30 dnů.

A konečně poslední. Chci po konzultaci prohlásit, že v případě konečného kladného rozhodnutí ministerstva budeme řešit naše konkrétní nezodpovězené faktografické připomínky jiným adekvátním způsobem. (Potlesk, hlasitá reakce.)

Předsedající Petr Studenovský: K obsáhlému stanovisku se teď vyjádří lidé za předsednickým stolem. Prvním bude pan Ládyš, po něm bude následovat pan Ludvík. Prosím, pane Ládyši, máte slovo.

Pan Libor Ládyš: Děkuji. Protože tady byla vznesena spousta připomínek k hlukové problematice a protože i v těch vyjádřeních leckdy byly napadány naše výstupy, případně tam byly určité podněty, tak bych rád k tomu, co jsem si poznamenal – můžeme i komunikovat, co jsem si nestačil poznamenat – tak bych se rád vyjádřil, protože mě do určité míry mrzí, že se říká, že jsme něco podvedli nebo něco takového, protože my k tomu opravdu nemáme důvod. Nemám k tomu důvod, prosím vás pěkně.

Rád bych nejprve reagoval na pana Stulíka, na jeho úvodní vystoupení, protože to bylo opravdu obsáhlé. Byla tady i řada slidů. Mám takový dojem, že tam leckdy došlo k záměnám nebo k nepochopení výstupů, takže bych byl rád, kdybychom se podívali na ty kumulace, které tam ukazoval – rok 2009, 2015, protože jak jsem pochopil – možná jsem to pochopil špatně, přece jen tady už sedíme nějakou dobu – ale Vy jste říkal, že jsme v minulém oznámení nedělali kumulace. Je to tak? Pochopil jsem to správně?

Pan Petr Stulík: Já jsem přesně říkal, že byla-li vydána dokumentace v listopadu 2010, tak na základě našich připomínek Ministerstvo životního prostředí vydalo asi 30 podmínek, mezi nimiž byla – řekl bych – i nutnost vypořádání se s kumulovanými zdroji. Toto jste udělali v dokumentaci z října 2011, ke které my jsme měli samozřejmě řadu dokumentovaných faktografických připomínek. A posudek se s těmito věcmi nevypořádal. To, co jste viděli na slidech, nebylo oznámení. Byly to slidy, byly to snímky z přepracované dokumentace. Tak jak je tam máte v příslušné příloze, tak tady byly promítnuty. Jenom jsem chtěl ukázat, jak vypadá váš vztah, vaše výsledky v roce 2009, a jak vypadá výhled do roku

2015. Přitom jsem poznamenal, že jste nesplnili v podstatě připomínku ministerstva, které vyžadovalo minimální dobu, výhled po deseti letech, tzn. 2009 nebo 2010, tak to je rok 2020. Vy jste uveřejnili pouze výhled do roku 2015. Toto byl jen pokus o srovnání, jak se vyvíjí hlukové zatížení nejvíce exponované obce spolu s Baští a s Panenskými Břežany. Nic víc.

Pan Libor Ládyš: Děkuji za vysvětlení, protože já jsem to pochopil trochu jinak. Myslel jsem, že jste nás, více méně mne napadal, že až na základě Vašeho podnětu byly dopracovány kumulativní vlivy. Tak jsem jenom chtěl oponovat, že už v roce 2010 v té dokumentaci kumulativní vlivy byly udělány. A tady jste sám vlastně ukázal na příkladu, že jsme neměli zájem nic zatajovat a že skutečně je to tam vybarveno tak, jak to prostě vyšlo.

Pan Petr Stulík: Bohužel v našich nevypořádaných připomínkách byly taky komentovány Vaše výsledky, na které velice specificky odpověděl nebo posoudil je pan doktor Ludvík. Vy jste počítali zátěž hlukovou z kumulovaného jevu provozu Letiště Vodochody a Ruzyně. Například – ty slidy nemůžu promítat všechny, ale ta realita je zobrazena tak, že vezmete rovnou čáru, tam to ukončíte, a to nejen v případě Libčic, Roztoky. Já dobře vím z vlastní zkušenosti, jak vypadá hluková zátěž pouze z Letiště Ruzyně v Roztokách. To mi stačí. A vážení, jestliže takovéto rovné čáry končí – tuším – před Líbezniciemi nebo před těmi vesnicemi na jihovýchod od Letiště Vodochody, tak si nemůžu pomoci, nezachytili jste reálný stav postiženého území. A to postihne laik. Já nejsem akustický expert, ale to vidí každý.

A víte, co odpověděl pan doktor Ludvík na naši připomínku? Na takto umělé zakončení hlukové zátěže takto spočtené? No že prostě tam končí vliv Letiště Vodochody. To se nedomnívám. (Potlesk.)

Pan Libor Ládyš: Je fajn, že diskutujeme. Konečně máme vlastně diskusi. Já asi vím, které čáry máte na mysli. Jsou to čáry, kdy je vlastně uzavřena výpočtová oblast pro dopravní hluk. To je pravda, nepočítali jsme to do větších vzdáleností, takže ten dopravní hluk jsme počítali v rámci kumulací jenom právě do těch míst, kde se ještě může skumulovat s leteckým hlukem. V těch větších vzdálenostech už potom ten letecký hluk je tam na pozadí toho dopravního hluku, protože pokud máte k sobě dva experty, tak by vám mohli říct, že rozdíl mezi dvěma zdroji, který je větší než 10 decibelů, se už nemůže vzájemně sečíst. Čili to znamená, kde letecký hluk je 10 decibelů pod dopravním hlukem, tak už se tam neprojeví

v celkové součtové hladině, a proto tam výpočtová oblast byla ukončena. Proto je tam ta rovná čára.

Pan Petr Stulík: Je-li to diskuse, tak vám řeknu, že protože se jedná o členitou morfologii, nemůžu si pomoci, ale rovná čára budí ve mně velké podezření. A používáte evropský certifikovaný program CADNA a Vy byste měli ty věci udělat tak, aby byly odborně a laicky přijatelné.

Pan Libor Ládyš: Tady se musím ohradit, že tak zpracované skutečně byly. Vy jste vlastně tady říkal další věc – ne vy, to říkal kolega. Když už jsme tedy u terénu, když chvílku vydržíte, tak si to jenom najdu. Já bych Vám tady rád reagoval i na tu připomínku, že nebyl započítán terén. EUROCONTROL tuto problematiku měl taky překontrolovat. V závěru z té zprávy je napsáno, že jsme terén zapracovali. Tady kolega vlastně říkal, my bychom mohli spustit výpočet, ale to trvá delší dobu, kdybychom ten terén vypnuli. Ale tím, že jsou zdeformovány isofony, tady jak vidíte právě v Dolanech, tak to je vlivem terénu. To zelené – zvětším to, jsem přímo v ostrém programu – tady to zelené vidíte, že tam máme vrstevnice. A když se vám teď podíváme na 3D náhled konkrétně tady v Dolanech – zase to chvílku bude trvat, je to velký objem dat, který se zpracovává – tak tady, co jste viděli ve 2D, tak je ve 3D. Čili jak vidíte, tady vám ukazují názorně, že byl výpočet prováděn se započtením terénu. To je, prosím, údolí Dolan. Ty barvy, co jste viděli, to je to isofonové nebo to plošné zobrazení.

Řečník: Dobrý den. Měl bych pouze technickou poznámku. Všichni přece víme, že tyto výpočetní programy jsou závislé na zadání okrajových podmínek, o kterých my tady samozřejmě nic nevíme. Netuším, co jste si tam vymodelovali, co jste si tam zadali. A je mi jasné, že v podstatě v tom máte určitou disproporci.

Chci se jenom zeptat, jestli v těchhle výpočtech bylo uvažováno s nejnepríznivějším stavem. Děkuji.

Pan Libor Ládyš: Co máte na mysli – nejnepríznivější stav?

Řečník: Ten bychom si asi taky patrně měli definovat. Nevím, jaký je, jestli bude provozovatel letiště pouštět letadla za sebou po třech minutách. Netuším. Jestli to bude v podstatě rozloženo do celého dne nebo jestli to bude v rámci půlhodiny? Těch proměnných,

ktelé jste tam museli dát, je určitě hodně. A samozřejmě my nikdo netušíme, jaké okrajové podmínky jste tam napočítali. Pro mne je tenhle obrázek v podstatě k ničemu.

Pan Libor Ládyš: Já vás plně chápu, ale nevím, jak vás mám jinak přesvědčit, že jsme započítali terén. Tady vám to ukazuju. Co se týká okrajových podmínek, to, co vy říkáte, provoz se spočítá za celý den. To znamená za dobu od 6 ráno do 22 hodin večer. To je ekvivalentní hladina a to je to, co je tady zobrazeno. To je podle platné české legislativy. Takže to je k tomu terénu, co tady vlastně říkal kolega.

Další problém, pokud si matně pamatuji, pan Stulík nám vytýkal nesprávné údaje. Rád bych – a to bohužel mi chybí – to bych se rád zeptal vašeho odborného poradce pana Drahoty, protože ani v jeho posudku jsem se nedočel, co jsme udělali nesprávně. Ona se strašně dobře kritizuje práce druhého, navíc konkurence, to je potřeba také říci, to se velmi dobře kritizuje. Ale je třeba konkrétně říct co. A to jsem se tam bohužel nedočel, v čem jsme udělali tu chybu. To bych docela rád, aby mi to vysvětlil, aby mi řekl, abychom mohli reagovat. Já nevím, na co mám reagovat.

Pan Petr Stulík: Bohužel vám za pana Drahotu nemůžu odpovědět. Na jedno se ale pamatuji. Vy jste použili nesprávný metodologický postup, kdy jste měli mít nejdřív zadané vstupy a pak na to napočítat výstupy. To je v jeho posudku, pakliže jste ho četl, zcela jasně napsáno. A to vám vytýkal jako nesprávný postup při těchto věcech. Ale nemůžu mluvit za něho. Omlouvám se, že to nebude –

Pan Libor Ládyš: Mne mrzí, že tedy tady není. Nevím, proč odešel, když věděl, že bude diskuse. Tohle je normální standardní postup.

Pan Petr Stulík: Ano, je to. Ale bohužel z rodinných důvodů, které my jsme dali jako přednost. Já jsem ho tady držel poměrně dost dlouho. Ale máte vše v našich dvou zprávách, teď už třech, takže se v tom jistě vyznáte a jistě najdete. My s panem Drahotou jsme otevření jakékoliv posléze diskusi. Ale v současné době toto veřejné projednání je předposledním stupněm zakončení celé EIA. Ministerstvo má zhruba měsíc na to, aby na základě posouzení všech věcí, nejen písemných, které došly, které byly učiněny zde, a které nabízí i kladný návrh, aby tyto všechny věci dalo dohromady. My samozřejmě můžeme potom diskutovat dále, ale teď jsme tady před tím konečným rozhodnutím.

Pan Libor Ládyš: Já to plně chápu a opravdu mě mrzí, že tady pan Drahota není, i když říkal, že je připraven na diskusi, odpovídat na otázky, a najednou tu není. To trochu nechápu, ale dobře, je to jeho rozhodnutí. Asi má důvod, proč tady není.

Chtěl bych k tomu ještě říci další věc. Pan Drahota vypracoval pro vás – tuším – aspoň to, co my máme k dispozici, jsou dva posudky a plus je tam jeden posudek od pana Šnajdra. Říkám to tak správně? Čtyři, takže dva posudky. Pan inženýr Drahota vypracoval ještě jeden posudek. Nevím, jestli ho máte k dispozici. Já ho mám k dispozici a ten byl vlastně úplně v té prvotní fázi. Dokonce vám ho tady můžu i promítnout. Toto je posudek číslo 10 015 JDS – posouzení vlivu úpravy příletových a odletových tratí pro plánovaný letecký provoz na hlukovou zátěž v okolí Letiště Vodochody.

Mne akorát zaráží, že nám vyčítá spoustu věcí, ale tady v téhle práci řada věcí není – jak třeba přišel k těm výsledkům atd. Nicméně – nechte mě domluvit, proto je škoda, že tu není – je tady jedna zásadní věc. Tento posudek byl zpracován pro pana senátora Nedomu dne 28. 12. 2009 a vycházel ze stejných vstupních dat, aspoň jak je to tady tvrzeno, z kterých jsme vycházeli my. Zajímavé je, že nám vyčítá, jak jsme to špatně udělali, a já když se podívám na výsledek jeho – ten vám tady klidně můžu promítnout taky, trochu to zmenším, aby to tam bylo vidět všechno – příloha šest, která posuzuje obousměrný provoz pro den. Udělal jsem jednu věc, že jsme si jeho isofony, které počítal programem INM, tak jako my jsme porovnávali naše výsledky stejným produktem, tak jsme tyto jeho mapové výstupy přenesli do digitální podoby a udělali jsme následující věc. Toto je náš výstup a na to jsou přidány jeho výstupy. Když se podíváme, tak toto je hodnota ekvivalentní hladiny 60 decibelů, ta červená, toto je náš průběh, to, co je vybarveno. A to modře orámované je průběh pana inženýra Drahoty. Takže jak vidíte, je tam poměrně velmi vzácná shoda. Dokonce náš výstup má zasaženou větší plochu než jeho výstup. Tohle to je potom hladina těch 60. Vidíte, že i tenhle průběh, který by měl korespondovat s naším žlutým průběhem, tak se dá říct, že máme konkrétně na tu oblast, na Dolany máme zasaženou podstatně větší část území, než má zasaženou on. A zrovna tak i tady ta zelená isofona – tohle je jeho průběh a tohle je náš průběh.

Takže když srovnám tyhle dva výpočty, tak musím říct, že ačkoliv byly provedeny nezávislými subjekty, čili jsme neměli možnost se nějak ovlivňovat, použili jsme relativně stejné vstupy, tak výsledky i spolu korelují. Takže já nevím, co jsme udělali špatně a v čem jsou tedy naše výsledky tak špatné.

Předsedající Petr Studenovský: Vzhledem k tomu, že tady pan Drahota není, tak bych byl rád, kdybychom se posunuli dál.

Pan Petr Stulík: Já nemůžu mluvit za pana Drahotu zcela v plném rozsahu, ale toto, co vy teď zmiňujete, to my respektujeme. To nebyly problémy, problémy byly v tom, že jste ve spolupráci s posuzovatelem – protože museli jste nějakým způsobem konzultovat – vy jste nerefletovali všechny jeho další připomínky k vaší práci. Já vám teď nemůžu říct, co vám dál vytýkal. To prosím, teď na mně prostě nežádejte. Máte to černý na bílým a mohli jste se přes pana posuzovatele k tomu zcela jasně explicitně vyjádřit. Ale vy jste se vůbec k tomu nevyjádřili, ústy pana doktora Ludvíka vůbec ne.

Pan Libor Ládyš: Moment. Já jsem zpracovatel nebo jsem spoluředitelem dokumentace, takže já s panem Ludvíkem nemám nic společného, protože to je posudkář, který posuzuje naši práci. On má svého akustika, takže do toho mně nic není.

Pan Petr Stulík: To je v pořádku. Vážený, já se účastním každoročně několikrát oponentních projednání různých odborných věcí v oblasti reaktorové fyziky. A tam my musíme velice spolupracovat, když nám není něco známo jako oponentuře, musíme se zeptat a být v úzkém kontaktu, abychom ty věci správně posoudili. A ve vašem případě to nebylo uděláno, bohužel.

Předsedající Petr Studenovský: Já bych prosil, abychom tuto diskusi specifickou už ukončili, protože pan Drahota, který by k tomu jistě měl co říci, tady bohužel není. Takže pojďme se posunout dál.

Vy máte technickou připomínku?

Řečnice: Já mám jenom maličký dotaz. Ve své připomínce jsem řkala, že máme hlukovou studii, která byla vypracovaná. Máte ji zapracovánu? Protože údaje, které vy uvádíte v EIA, jsou totožné s těmito údaji, které byly v roce 2007 a týkaly se dálnice.

Pan Libor Ládyš: Já nevím, kterou studii máte na mysli. Musíte mi ji ukázat, na tu dálku nevidím.

Předsedající Petr Studenovský: Jestli se týká dálnice, tak zřejmě není důvod, proč by zpracovatelé posudku –

(Domluva mimo mikrofon.)

Pan Libor Ládyš: Jaký kumulativní vliv máte na myslí nula. Jako ve vztahu – (Řečnice nemluví na mikrofon.) To máme zpracováno. (Opět reakce bez mikrofonu.) Tomuhle to nemůže odpovídat, protože jsme používali podstatně novější data. Používali jsme – (Řečnice nemluví na mikrofon.)

Předsedající Petr Studenovský: Chtěl bych poprosit o stručnost i zástupce zpracovatelů dokumentace i posudkáře. Máte k tomu ještě něco? Prosím stručně.

Pan Libor Ládyš: Jestli můžu k tomuto. Kumulativní vlivy pro Panenské Břežany byly zpracovány podle posledních výsledků a podle údajů ze sčítání dopravy roku 2010. Tato studie, která byla dělaná v roce 2007, vycházela ze sčítání Ředitelství silnic a dálnic z roku 2005. Ty rozdíly v intenzitách a tudíž i v zatížení hlukem jsou a budou, protože poklesla doprava v roce 2010. To vám řeknou všichni dopraváci. Takže samozřejmě ty výsledky nemůžou být totožné, to se na mne nezlobte, protože to bylo počítáno znova a bylo to počítáno z aktuálních dat.

Předsedající Petr Studenovský: Poprosím pana Ludvíka, aby se vyjádřil ještě ke stanovisku posledního občanského sdružení.

Pan Vladimír Ludvík: Děkuji. Já bych jenom k tomu poslednímu, co tady pán říkal, že jsme určitě spolupracovali – prosím vás pěkně, v žádném případě jsme nespolupracovali. Zákon to přímo vylučuje. Zpracovatel posudku se nemůže žádným způsobem podílet na zpracování dokumentace a obráceně. Jediné, k čemu během zpracování posudku došlo, že jsme si v souladu se zákonem č. 100/2001 vyžádali některé podklady, které byly použity při zpracování dokumentace v oblastech, které nám byly nejasné. Týkalo se to především vlivů na ovzduší. Vlivy hluku byly vcelku jasné, proto jsme si tam zvláštního nevyžádávali.

Jenom stručně k několika věcem, které tady padly. Vy jste u většiny vlivů nebo vašich požadavků můj komentář k posudku tady přečetl. To samozřejmě trvá nebo zůstává. Jen jsem chtěl u nějakých nejasností. Vy jste tam říkal, že důkazem zmatenosti posudku je, že tam máme napsáno, že záměr byl řešen invariantně a pak tam máme něco o variantách.

Prosím vás pěkně, tak toto vyplývá ze zákona, který za prvé požaduje tzv. posuzované varianty, charakterizovat tzv. posuzované varianty, tzn. ty varianty, které byly v rámci procesu EIA posuzovány ze všech možných vlivů na životní prostředí. To byla skutečně jedna, tak jak je uvedeno v posudku. A dále zákon požaduje v jedné kapitole doslova přehled zvažovaných variant a hlavních důvodů, v závorce i z hlediska životního prostředí pro jejich výběr, respektive odmítnutí. Takhle zní přímo nadpis té kapitoly. Tato kapitola je v posudku také charakterizována. Takže z mého pohledu se jedná o zákonnou povinnost a vy jste to charakterizoval jako důkaz zmatenosti.

Další velká výtka byla k posouzení opatření z dokumentace. Prosím vás pěkně, většina těch opatření z dokumentace -

Paní Šírerová (Sdružení za klidný domov obce Panenské Břežany): Já bych teď měla na vás konkrétně reakci, k tomu, co jste teď říkal.

Předsedající Petr Studenovský: Nezlobte se, pan Ludvík nedopověděl. Tak až skončí své stanovisko.

Paní Šírerová: Já se k tomu pak vrátím.

Pan Vladimír Ludvík: Tak k těm opatřením. Většina opatření z dokumentace byla uvedena u jednotlivých vlivů a tak to bylo v posudku také posouzeno. Samozřejmě mohli jsme všechna tato posouzení u jednotlivých vlivů zkopírovat do oné příslušné kapitoly, která se nazývá to opatření. A potom by ta kapitola měla 300 nebo 400 stránek. Vzhledem k poměrně velkému rozsahu posudku jsme volili tu formu, kterou jsme volili. Nicméně z obsahového hlediska je ta kapitola plně naplněna u jednotlivých vlivů.

Ještě můžu? (**Předsedající:** Dopovězte.)

Další podstatná věc, která tady byla řečena, se týkala rozsáhlé problematiky tzv. imisního pozadí. My jsme tam v posudku psali jednoznačně, že je od 1. 12. nová zákonná úprava a od 1. 12. roku 2012, takže samozřejmě dokumentace to nemohla zohlednit. Je jediná možnost, jak podle zákona o ochraně ovzduší charakterizovat imisní pozadí, a to pětiletým klouzavým průměrem, který vydává Ministerstvo životního prostředí pro jednotlivé čtverce 1 x 1 km v České republice. A v souladu s tím jsme také uložili podmínku, aby byla zpracována další podrobná rozptylová studie s tím, že mám pocit, že i vy jste to říkali, že

imisní vlivy vlastního záměru jsou zpracovány správně metodikou SYMOS 97, která patří k legislativou stanoveným metodikám pro liniové nebo stacionární zdroje.

A potom bych ještě chtěl říct poslední věc k imisním limitům. Zákon 201/2012 stanovuje imisní limity, ale nestanovuje žádné imisní limity pro rok 2015 nebo 2020. Takže takhle je to řešeno v posudku v souladu s aktuální legislativou. To je asi z těch hlavních věcí všechno.

Pan Petr Stulík: Pane předsedající, krátce.

Předsedající Petr Studenovský: Ta dáma za vámi se hlásila k technické připomínce před Vámi.

Pan Stulík: Já jsem byl osloven jako první. (**Předsedající:** Dobrá.)

Chci říct velice krátce. Samozřejmě pane doktore, že jsem neměl na mysli spolupráci při vytváření dokumentace. Samozřejmě ne. Ale měl jsem na mysli to, že v případě, jak jste teď sám říkal, že v případě nejasnosti si vyžádáte další materiály. To je naprosto přirozené. Tím bych to chtěl upřesnit.

Za druhé tedy. Slovo zmatený nepadlo. Bylo to hodnoceno jako rozporuplné vaše vyjádření, protože dokumentace v příslušné kapitole B.1.5 – pardon, části E – říká přímo natvrdo: předložený záměr je předložen jednovariantně. A vy ve svém stanovisku jste to hodnotil, že je zpracována dostatečně v přehledu zvažovaných variant. To je ten rozpor, vážený pane doktore.

Pan Vladimír Ludvík: To, že je zpracována dostatečně, se vztahuje k tomu, že dokumentace hodnotila jednu variantu. A potom je v posudku uvedeno, v které kapitole je ta druhá kapitola, to je ten přehled zvažovaných variant, které vedly k jedné variantě.

Paní Šírerová: Tam žádný varianty nejsou a hotovo, prostě. To je tam několikrát jasně uvedeno – že předložený záměr je předložený jednovariantně. To se dá několikrát citovat z dokumentace. Zatímco vy jste nás peskoval za to, že jsme ji jakoby nečetli dost pozorně, sám jste varianty vyhledával a sám jste je tam uměle dosazoval. To já vám můžu doložit. A proto vaše zpracování právě porušuje zmíněný zákon, který tady pořád předkládáte – přílohu 4, zákon 100/2001, že vám nedovoluje tento zákon do dokumentace zasahovat nebo

ji jakkoli doplňovat. Takže vy jste ten zákon porušil. A ne že vy máte prostě právo něco takového dělat.

A další připomínka, že jste si vyžádal další materiály, byla na základě našeho upozornění, že v dokumentaci je chybně zpracována tabulka na straně 118 - emise. To jste nemohl teda přehlédnout. Vyžádal jste si podklady. Ale to, abyste na základě toho dále dopočítával a správné výsledky do dokumentace dosazoval, je opět porušení stejného zákona. Vy prostě nemáte právo jakkoliv do té dokumentace zasahovat a to je to, co my Vám vytýkáme, že jste prostě šel na ruku předkladateli dokumentace, místo abyste na ty chyby upozornil a vrátil jim to k přepracování. A to je to, na základě čeho je Váš dokument – posudek, který je nezákonně přepracováván, by měl být vyřazen z dokumentů, o které se pak následně opírá závěrečné hodnocení Ministerstva životního prostředí. Tak, to je celý.

Předsedající Petr Studenovský: Můžete se nám, prosím, představit?

Paní Šírerová: Jmenuji se Šírerová a jsem zástupce Sdružení za klidný domov obce Panenské Břežany.

Předsedající Petr Studenovský: Ano, děkuji. Byla jste poslední, komu jsem umožnil mluvit mimo pořadí.

Poslední věc – pan Ludvík se ještě vyjádří, potom pan Dítě ohledně havárií a pak půjdeme na přihlášené diskuse. Žádné vystoupení mimo pořadí už nepřipustím.

Pan Vladimír Ludvík: Takže ještě jednou k těm variantám. Skutečně záměr byl posouzen jednovariantně, jak říkám já, jak říkáte Vy. Skutečně povinnou kapitolou dokumentace je přehled zvažovaných variant, to je těch variant, které se neposuzovaly, ale které se zvažovaly, a hlavních důvodů pro jejich výběr, respektive odmítnutí. A tato část byla podle mne v dokumentaci zpracována ne zcela dostatečně. Ale na některých místech dokumentace vlastně tyto varianty řešeny byly a ten posudek je komentuje, a to že v hlukové studii byla například řešena varianta se 47 tisíci pohybů za rok. A to, že tam jsou konstatovány různé dojezdové dráhy apod. A tohle je v posudku prostě a jednoduše popsáno.

Předsedající Petr Studenovský: Pan Dítě má připravenou odpověď na ty havárie.

Ne, nezlobte se, nejste přihlášen do diskuse. Teď bude mluvit pan Dítě a po něm Zdeněk Beneš, Panenské Břežany.

Já se vám velmi omlouvám, ale pakliže čelíme tomu, že se o stanovisku jednoho jediného občanského sdružení bavíme 2,5 hodiny, tak se nedá nic dělat a musíme stanovit pravidla. Je mi to velmi líto. (Hlasitá reakce.) Nezměním na tom ani písmeno. (Reakce sílí.) To je v pořádku, že vám to nevadí.

Teď budou tři fyzické osoby, které budou mluvit samy za sebe, a pak bude Občanské sdružení klidná Bašť. (Pokřikování.) Nejste na konci. Podívejte se, kolik tam těch papírů je. (Já jsem byl první.) Ano, byl jste. Ale já musím zajistit, aby se všichni dostali ke slovu.

Pan Petr Stulík: Pane předsedající, před začátkem tohoto bloku jsme se domluvili, že půjdou tři občanská sdružení těch obcí, které jsou nejvíc zasaženy. My jsme udělali jenom jednu věc, že jsme prohodili své pořadí. Místo Bašť, Dolany a Panenské Břežany, protože z naléhavých rodinných důvodů musel náš klíčový odborník odejet. Proto jsme to udělali. Proto pléduji za to, aby naše domluva byla dodržena, tzn., aby teď vystoupil představitel Občanského sdružení Bašť atd.

Předsedající Petr Studenovský: Ne. Já rozumím vašemu požadavku. Omlouvám se vám za to, ale vzhledem k tomu, že jsem nucen předpokládat, že občanské sdružení bude mít stejně obsáhlé stanovisko jako Vy, jsem nucen dát přednost lidem, kteří jsou tady sami za sebe. Nezměním na tom opravdu ani písmeno. Je mi to velmi líto. Omlouvám se vám. Netušil jsem, že prostě budete mluvit hodinu a tři čtvrtě. Sorry. Já jsem to opravdu nevěděl. A já musím zajistit, aby se všichni ke slovu dostali.

Prosím, nediskutujeme o tom dál. Slova se chopí pan Dítě a potom bude hovořit Zdeněk Beneš z Panenských Břežan, který tady deklaruje vystoupení – (Do řeči skáče pan Stulík.) Ve veřejném projednání, aby bylo jasno, a při vší účtě k vám, nemají občanská sdružení a iniciativy žádná práva ve srovnání s jednotlivci, kteří mnozí tu sedí od 11 hodin a chtějí se konečně dostat ke slovu. Já musím hájit i jejich zájmy.

Řečník: Nezlobte se, my zastupujeme jako občanské sdružení (**Předsedající Petr Studenovský:** To nezpochybňuji.) – ale zpochybňujete.

Předsedající Petr Studenovský: Nezpochybňuji, dostanete se ke slovu samozřejmě. Nemáte žádné právo přednostního vystoupení. I kdybyste zastupoval kohokoliv. Je mi líto. Vyhláška na nic takového nepamatuje. Diskuse další nemá smyslu. Bude odpovídat pan Dítě a potom budou následovat podle přihlášek jednotlivci. Je mi to líto.

Pan Petr Stulík: Pane předsedající, konkrétní domluva.

Předsedající Petr Studenovský: Ale vy už tady mluvíte opravdu dlouho. Nic proti Vám nemám, ale to přece nejde.

Pan Petr Stulík: To je technická k této situaci. Navrhuji vám, dejte hlasovat auditoriu, zda má dostat slovo Občanské sdružení Bašť, anebo ti, kteří byli přihlášení. A klidně chladně vyřešíme tu situaci.

Předsedající Petr Studenovský: Rozumím Vašemu návrhu. Nevyjdu mu vstříc, nenechám hlasovat a bude to tak, jak jsem řekl. Byl jsem pověřen řízením tohoto jednání, a proto se ho snažím řídit. Je mi líto.

Pan Dítě. (Hvízdání, pokřikování.) To už tady bylo a nic to na mém rozhodnutí opravdu nezmění. Pan Dítě se vyjádří k tomu, co jste prezentovali, a potom přijde na řadu Zdeněk Beneš z Panenských Břežan. Máte slovo.

Pan Miroslav Dítě: Vyjádřil bych se nebo vysvětlil pasáže okolo rizika pádu letadel do chemických výroby. To, čeho se bojíte, jsou v podstatě dopady úniku látek, které jsou v chemičkách. Ta letadla jsou iniciační událostí. Chybí Vám tam jakési vyjádření následků. K tomu bych vám chtěl sdělit, že co se stane po úniku látek z chemiček bez ohledu na způsob iniciace, je řešeno v tzv. bezpečnostních zprávách těchto chemiček, které jsou podle evropské legislativy povinny je předkládat. Tam musí hodnotit i scénář okamžitého jednorázového úniku veškerého obsahu daných zařízení. Čili v podstatě to letadlo nemůže způsobit nic horšího, než že když to teda práskne třeba do těch kulových zásobníků, že tedy všechno najednou uteče.

Dokumentace, kterou chemičky musí vydávat, musí popisovat, jakým způsobem je řízena bezpečnost a analyzovat rizika, tedy musí identifikovat, co se může stát, s jakou pravděpodobností se to stane, jaké to bude mít následky na lidi, na životní prostředí, na majetek. A musí být také zpracovány plány, jak se tomu bránit. Tuto dokumentaci posuzují Hasičský záchranný sbor, Odbor ochrany obyvatelstva, posuzuje to hygiena, posuzuje to Oblastní inspektorát bezpečnosti práce, vyjadřuje se k tomu Česká inspekce životního prostředí, vyjadřují se k tomu dotčené obce, ilu zástupci obcí, které zde jsou, se k tomu pravděpodobně vyjadřovali, možná jenom Kralupy, protože třeba Synthos PolyButadien je

v Kralupech, ale určitě se k tomu vyjadřovaly Chvatěruby atd. K této dokumentaci v těch fázích, kdy se schvalovala – a tato dokumentace se musí schvalovat opakovaně každých pět let, poprvé se předkládala v roce 2002, od té doby se každých pět let musí předkládat - žádné připomínky z obce nebyly proti riziku, které je tam vyjádřeno.

A v tom, co tedy počítali naši odborníci, bylo v podstatě srovnání pravděpodobnosti, že tou iniciační událostí, že to všechno uteče, bude letadlo, s tím, co je vyjádřeno v bezpečnostních zprávách, tj. pravděpodobnost, že onou iniciační událostí bude selhání techniky nebo chyba obsluhy. Vtip je v tom, že ta chyba obsluhy nebo selhání techniky má o dva řády větší pravděpodobnost než to, že to způsobí letadlo. To je v podstatě všechno, co se k tomu dá dodat.

A co se týče pravděpodobnosti, nastala vzácná shoda, nechtěná. My jsme nijak nespolečně pracovali s ÚJV Řež, který vydával a vydává ze zákona podobnou dokumentaci, neboť se jedná o jaderné zařízení, a musí též hodnotit pravděpodobnost pádu letadla do toho jaderného zařízení. Jim vyšla hodnota $3,43 \times 10$ na mínus osmou. Nám jaksi bodový pád nad nejhorší zdroj rizika, který tam je, který je totiž nejbližší vašim obcím, tj. SKP – Sklad kapalných plynů, vyšlo nám $1,3 \times 10$ na mínus osmou, což je v nějakém řádu. Přičemž my jsme postupovali metodikou, která se používá při oceňování průmyslových rizik, je publikovaná Institutem průmyslové bezpečnosti holandským TNO a je po celé Evropě uznávaná, kdežto ÚJV Řež si to nechával zpracovat podle metodiky Mezinárodní agentury pro atomovou energii. Chtěl bych ještě k tomu zdůraznit, že mezní pravděpodobnost, která rozhoduje, jestli to zařízení tam může být nebo ne pro jaderná zařízení, je pravděpodobnost 1×10 na mínus sedmou. A je to dáno vyhláškou Státního ústavu pro jadernou bezpečnost z roku 1997. To je všechno.

Pan Petr Stulík: Nezlobte se, musím reagovat. Rychle, zkráceně musím reagovat.

Předsedající Petr Studenovský: Nezlobte se, ne. Na řadě je pan Zdeněk Beneš. (Opětne přerušování.) Ne, nic se na tom nemění. Po kolikáté už mluvíte?

Pan Petr Stulík: Pracuji v divizi, která se zabývá bezpečností jaderných elektráren na bezpečnostních zprávách. Vím, o čem mluvíte. Bezpečnostní zpráva – a teď bych chtěl říct to, co jste nepostřehl a nekomentoval – je to, že pro ta chemická zařízení nebyly zpracovány probability risk assessments studie stejným způsobem, jako to udělala naše divize Energoprojekt pro ohodnocení pravděpodobnosti pádu. A jestli jste říkal cifru $3 \times$ a něco 10 na

mínus osmou, a to nevím, jestli v relaci ke kulovým zásobníkům, anebo pádu letadla do Řeže, tak se mýlíte. $8,993 \times 10$ na mínus osmou. A upozornil bych vás, že vůči kritériu 10 na mínus sedmou má to pouze 20% rezervu, a to je sakra málo, i když se pohybujeme v oblasti velice malých čísel. Pozor na to. Tam je možnost při jakémkoliv počtu zvednutí letadel atd., že to kritérium SUJB počítané podle IAEA z Vídně, tam je velice malá rezerva. Takže my jsme si vědomi. A to, co jsem já vám připomínal, bylo to, že tyto studie PSA - probability risk assessments - nebyly udělané pro ostatní velká chemická zařízení. To je vše a to je pravda. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Poprosím vás o maximální stručnost, pokud chcete reagovat.

Pan Miroslav Dítě: K tomu číslu na ÚJV Řež, těch 8 celých a něco, to je součet havárií 1., 2. a 3. stupně, kdežto to, co jsem říkal já, to je ten třetí stupeň, který převyšuje odolnost toho překrytu. Ale jinak pohybujeme se tedy jakoby v jednotkách, jde o ten řád. Ale co se týče těch fabrik, tak to ony mají ve své dokumentaci a měly by mít. A pokud jim tam hrozí dokonce pád letadla, tak by to ze zákona o prevenci závažných havárií, zákon 59/2006, měli mít oni ve své dokumentaci.

Předsedající Petr Studenovský: Nezlobte se, už ne. (Reakce na snahy pana Stulíka.) Nechte si tu poznámku nakonec. To přece nejde. Nenechám vás mluvit. Je mi to líto.

Vy jste pan Beneš? (Ano.) Máte slovo. Napsal jste jedna minuta a přeji vám hodně štěstí, jestli to dokážete.

Pan Zdeněk Beneš: Já vám přeji dobrý večer. Vidím, že Penta je prostě nějaký bezohledný partner, který – (špatně srozumitelné, řečník mluví velmi daleko od mikrofonu).

Chtěl bych říct spíš na životní prostředí, abyste hájili trošičku naše domovy, naše životní prostředí, které už máme takhle dost poškozené, a abyste rozhodovali nebo rozhodli nezaujatě, nestranně a v rámci svých nejlepších schopností a odbornosti. Zatím tady poslouchám a u řady lidí mám pocit, že tak nějak mají všech těch pět pohromadě a že tady z vás padá nějaký šlendrián. Já jsem z toho docela zklamaný a docela mě to mrzí. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Děkuji vám. Další přihlášený je pan Martin Hubička. Napsal jste dvě minuty, máte slovo.

Pan Martin Hubička: Dobrý večer. Jmenuji se Martin Hubička, jsem z Dolan. Jako téma budu směřovat k Ministerstvu životního prostředí. Dneska se celý večer nebo celý den přeme v podstatě o nějaké hodnoty. Jedna strana hájí svoji pravdu, druhá strana svoji pravdu, takže se chci zeptat: V případě, že opominete naše připomínky nebo nějakým způsobem nebudou brány v potaz, já nevím – amatérsky nebo něco, to je jedno - pokud vezmeme teoretickou možnost, že bude schválený záměr Letiště Vodochody, tak se chci zeptat, co brání Ministerstvu životního prostředí podmínit provoz Letiště Vodochody splněním všech podmínek, všech hodnot, které jsou uváděny v EIA. Pokud říkají, že jsou správně, tak je pravděpodobně budou i plnit. Tak by mě zajímalo, jestli něco brání podmínit provoz Letiště Vodochody těmito hodnotami. Brání tomu zákon? V podstatě jde o to, že strana z Penty nebo navrhovatelé tvrdí, že tyto hodnoty jsou správně, tak v podstatě to není ani proti jejich zájmu. Takže v případě, pokud se vyjádří souhlasné stanovisko s letištěm Vodochody, pokud něco brání podmínit to splněním těchto hodnot, které jsou předány v EIA.

Předsedající Petr Studenovský: Chce se někdo z posudkářů k tomu vyjádřit? Ano, bylo to přijato jako informace. Chápu to tak správně? Můžete zopakovat otázku, prosím?

Pan Zdeněk Beneš: Moje otázka je, co brání – rozuměl jste otázce nebo ji mám opakovat nebo se vyjádříte?

Pan Vladimír Ludvík: Podle zákona tomu samozřejmě nic nebrání, je to naopak cílem procesu EIA najít takové podmínky, které maximálně sníží vlivy na životní prostředí. A ty podmínky ve stanovisku EIA se musí stát podmínkami územního rozhodnutí, stavebního povolení, povolení k provozu. Je to v zákoně č. 100/2001 a je to i v návazném stavebním zákoně, kdy EIA je zase nezbytným podkladem pro další rozhodnutí nebo povolení.

Pan Zdeněk Beneš: Dobře, tomu rozumím. V tom případě by mě zajímalo, jaké má Ministerstvo životního prostředí nebo stát páky na to, aby zastavilo provoz letiště, pakliže nejsou splněny tyhle ty podmínky, které jsou schváleny EIA. Jaké má páky?

Paní Jana Piekníková: Podle odstavce 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí je uvedeno, že pokud bude vydáno stanovisko s podmínkami, tak příslušný navazující úřad má povinnost tyto podmínky zohlednit ve svých navazujících řízeních, tzn.

rozhodnutí. Pokud tak neučiní nebo učiní pouze částečně, musí toto svoje rozhodnutí řádně odůvodnit.

Pan Zdeněk Beneš: Dobře, já se bavím teoreticky, že jo. Nebo už je to schválené? Já nevím. Bavím se teoreticky, jaké má stát možnosti v podstatě v případě překročení všech těch hodnot, zejména třeba hlukových, tak jaké má stát možnosti zabránit provozu letiště? Mně jde o to, aby se nestalo to, že se schválí na základě – my tvrdíme, že sporných nebo neúplných informací ve zprávě EIA, tak ve chvíli, kdy se vydá kladné stanovisko s návrhem na Letiště Vodochody, tak jaké má stát možnosti v podstatě zasáhnout ve chvíli, kdy to nebude splněno? Kdo nám garantuje, že to bude splněno? To už bude schváleno, a jaké jsou tedy možnosti dál?

Paní Jana Piekníková: Pokud nebudou splněné zákonné limity, ať jsou to emisní, ať jsou to hlukové, tak ten příslušný rozhodující úřad nemůže svoje rozhodnutí vydat. To je logické.

Pan Zdeněk Beneš: Já tomu nerozumím. Přiznám se, že nerozumím.

Paní Jana Piekníková: Pokud budou některé podmínky třeba v rámci dejme tomu zkušebního provozu nebo monitoringu řešeny, tak se potom řeší dalšími správními úřady vyřešení tady těch podmínek a překročení například hlukových limitů tak, aby zákonné limity byly splněny. Proto se dělá zkušební monitoring, ať se jedná o emise, ať se jedná o dopravu, ať se jedná o hluk.

Pan Zdeněk Beneš: Dobře. Takže v podstatě ve chvíli, teď se bavíme, že EIA má nějaké hodnoty, na základě toho - teď předjímám – bude schválený provoz Letiště Vodochody. Najednou se zjistí, že ty hodnoty uvedené v EIA nesouhlasí se skutečností. Jak se bude postupovat dál? Vy mi odpovídáte pořád v procesu schvalování, ale já se bavím o tom – teoreticky je schváleno a nesplňuje to to, co bylo schváleno.

Paní Jana Piekníková: Vy předjímáte něco, co vůbec nemusí nastat.

Pan Zdeněk Beneš: A co když to nastane?.

Paní Jana Piekníková: Toto všechno řeší kontrolní úřady a posledním úřadem je stavební úřad, tzn. zde speciální stavební úřad, který bude vydávat stavební povolení. Pokud nebude všechno v pořádku, toto stavební povolení nebude vydané.

Pan Zdeněk Beneš: Ale co když bude a nebude to splňovat? Rozumíte mi?

Paní Jana Piekníková: Zase předjímáte.

Pan Zdeněk Beneš: No a co?

Paní Jana Piekníková: Jak já můžu mluvit za další navazující úřady? Já jsem orgán EIA.

Pan Zdeněk Beneš: Dobře, bavme se –

Předsedající Petr Studenovský: Já mám pocit, že vaší otázce velmi přesně rozumím. Vy spekulujete o tom, že bude vydáno souhlasné rozhodnutí, stavební úřad vydá potřebná povolení a dojde k realizaci toho záměru. Problém je v tom, že na tuto otázku, jaké má stát možnosti, pravděpodobně není připraven nikdo z místních odborníků, protože projednáváme proces EIA. Jsme na veřejném projednávání. Nejsme na projednávání toho, jakým způsobem zastavit provoz něčeho, co poškozuje životní prostředí. Tomu rozumím, že na to není nikdo připraven odpovědět.

Pan Zdeněk Beneš: Ale nebavme se třeba o Letišti Vodochody. To je jakýkoliv jiný případ.

Předsedající Petr Studenovský: Ano, vždyť já proto mluvím. Tady nemluvíme a ani nemáme mluvit o tom, jaké má stát nástroje k tomu, aby něco zastavil. To je asi diskuse pro někoho jiného. Jestli zná někdo odpověď přesně z dikce zákona – tak prosím, pan doktor Havel zná odpověď a odpoví vám na otázku.

Pan Zdeněk Beneš: Ještě jenom krátce.

Předsedající Petr Studenovský: Ne, pan doktor zná odpověď, pochopil vaši otázku a odpoví.

Pan Zdeněk Beneš: Jenom krátce. Vy jste teď v podstatě řekl, že stát nebo v podstatě ten proces EIA, ten schvalovací proces, že tam nemůže vzniknout chyba. Lidský faktor? Pak tedy není nástroj, jak tuto chybu napravit.

Předsedající Petr Studenovský: Nic takového jsem neřekl.

Paní Šírerová: Já tady mám jenom jednu citaci ze studie EUROCONTROLu z neautorizovaného překladu ze strany 3. Je však nutné poznamenat, že rozhodnutí týkající se skutečností, které podmínky plánování lze prosazovat, jakmile bude uděleno povolení s rozvojem, je otázka, kterou musí vyřešit české správní úřady. My jsme tady u Ministerstva životního prostředí a bavíme se tady o tom, jestli vůbec je možné prosazovat tyto podmínky po rozhodnutí o rozvoji. A to je přesně to, na co se tady ptáme. (Potlesk.)

Paní Jaroslava Honová: Dovolte mi, abych reagovala. Znovu zopakuji to, co říkala paní Mgr. Piekníková. Jsme v tuto chvíli v procesu EIA, který by měl být zakončen stanoviskem EIA, které je podkladem pro rozhodnutí. Stanovisko EIA ani celý ten proces nekončí rozhodnutím ve správním řízení. Je to výhradně odborný podklad, který se týká hodnocení tohoto záměru z hlediska životního prostředí a zdraví obyvatel. Má toto úzké vymezení: Toto stanovisko, ať už je souhlasné nebo nesouhlasné, vstupuje do rozhodnutí. Bude to územní rozhodnutí, pokud investor půjde dál k tomu územnímu rozhodnutí, a to je věcí příslušného stavebního úřadu. Stavební povolení je potom v rukou speciálního stavebního úřadu, kterým je Úřad pro civilní letectví. To jsou ty úřady, které o tom budou rozhodovat.

My v tuto chvíli nerozhodujeme o realizaci či nerealizaci toho záměru, my v tuto chvíli hodnotíme jeho vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Pan Zdeněk Beneš: Ano, to je pravda. Ale je to klíčový dokument. Je to klíčový dokument pro další rozhodování.

Předsedající Petr Studenovský: Je to jeden z dokumentů.

Pan Zdeněk Beneš: Ale je klíčový.

Předsedající Petr Studenovský: No dobře, jestli chcete, tak je klíčový. Ale rozhodně není závazný.

Pan Zdeněk Beneš: A v případě, že bude chybný, tak co budeme dělat potom v reálu, když zjistíme, že někdo udělal chybu?

Předsedající Petr Studenovský: Ano, a na to má připravenou odpověď pan doktor Havel.

Pan Bohumil Havel: Já asi rozumím vaší otázce a bohužel tady není zástupce orgánu ochrany veřejného zdraví, tedy krajské hygienické stanice Středočeského kraje, který by vám na to odpověděl. Ale protože působím na Krajské hygienické stanici Pardubického kraje, tak si dovolím trochu zaskočit a říci, jakým způsobem se řeší situace, když se za provozu zjistí, že konkrétně nejsou dodrženy hlukové limity.

Orgán má dvě možnosti. V případě velmi závažného překročení a zjištění může podle zákona o ochraně veřejného zdraví zakázat provoz zdroje hluku. V případě méně závažných zjištění, a to je pro nás běžná praxe, se zahajuje správní řízení a ukládají se pokuty, které mohou jít až do výše 10 milionů korun. Takže tady určitý dozor i sankční možnosti jsou. Samozřejmě je to náročné tím hlukovým monitoringem. Ale orgánem, který dohlíží konkrétně na hluk z hlediska dodržení hlukových limitů, je Krajská hygienická stanice.

Pan Zdeněk Beneš: Dobře, v případě hluku. Jsou tam i jiné aspekty, které samozřejmě v dokumentu EIA jsou zmiňovány. Je tam v podstatě soubor čísel, veškerých limitů, jsou tam hlukové mapy, zatížení čímsi, emisemi. A v tuto chvíli pokud to nebude pravda z nějakého důvodu – já neříkám, že někdo něco schválně udělal, ale je to sofistikované všechno, může se stát chyba, a v tu chvíli vlastně co se bude dít? Ve chvíli, kdy se to překračuje. Vždyť my tam žijeme, máme tam děti.

Předsedající Petr Studenovský: Promiňte. Já mám pocit, že jste odpověď právě slyšel. Hygienická stanice v extrémním případě nebo nejde-li o drobné porušení, prostě zakáže provoz zdroje hluku.

Pan Zdeněk Beneš: Dobře, to je hygienická stanice v případě hluku, v případě emisí, dejme tomu.

Předsedající Petr Studenovský: Ano, dostalo se Vám odpovědi na otázku. Já jsem o tom aspoň přesvědčený.

Pan Zdeněk Beneš: Jsou tam ale i jiné aspekty, ale dobře.

Předsedající Petr Studenovský: Považuji váš dotaz za zodpovězený.

Jiří Bejlek, místostarosta Měšice.

Řečník: Já se omlouvám, je to neslušné. Já se na to budu ptát potom za dvacet minut nebo za půl hodiny, možná už ten bod přeskochíme. Já jenom asi předpokládám, že paní inženýrka ví nebo paní magistra ví, že v současné době existuje v Praze rozhodnutí Nejvyššího soudu o tom, že magistrála porušuje hlukové limity. A existuje to rozhodnutí, které samozřejmě nabylo právní moci, dokonce je to asi před rokem, kde bylo rozhodnutí, že stát musí zajistit, že ty hlukové limity musí být splněny, aby bylo zajištěno zdraví obyvatel. Do dnešní doby se na magistrále vůbec nic nestalo kromě toho, že se snížila rychlost ze 60 na 50 km. Nicméně hlukové limity jsou stále porušovány.

Chtěl jsem se zeptat na to, na co se ptal pan kolega. V podstatě se nestalo vůbec nic, magistrála jezdí dál, stát, město Praha nemá peníze, takže se neděje nic. To znamená, když pan Kačur nebude chtít, tak ho k tomu nikdo nedonutí. (Hlasitá reakce souhlasná.)

Pan Libor Ládyš: Jestli můžu, zareaguji. Chápu, co jste teď říkal. Tohle to nelze úplně srovnávat. Ulice 5. května, o které jste Vy mluvil, je veřejná komunikace, která asi se prostě dá těžko zastavit nebo zavřít z hlediska zdroje hluku. Navíc musím říct jednu věc, a to bych rád uvedl na pravou míru. Tam se udělalo těch opatření zaplatěných podstatně více, protože se tam nejenom snížila rychlost na 50 km z 80, takže o 30 km dolů, je navíc kontrolována, a v současné době, v loňském roce a na podzim tam byl vyměněn koberec za pohltivý. Měření, která tam byla provedena, už prokázala, že se vešla tato komunikace do limitních hodnot. Takže nemůžeme říct, že se tam úplně nic nedělalo. To jenom na doplnění, protože to nesouvisí tady s tím, akorát že jsou to trochu dva rozdílné záměry. To je totéž, jako kdybyste srovnával komunikaci a fabriku. Fabriku také může zastavit krajská hygienická stanice.

Předsedající Petr Studenovský: Troufnu si oponovat, není to stejný princip. Je to zcela odlišný princip, ale myslím, že důležité je, že to téma je zcela odlišné. My probíráme a máme probírat vlivy záměru Letiště Vodochody na životní prostředí. Prosím, abychom nemluvili o ulici 5. května, neboť s tím zásadním způsobem nesouvisí.

Na řadě je Jiří Bejlek, místostarosta Měšice.

Pan Jiří Bejlek: Já vás ještě jednou zdravím. Pro ty, kteří přišli později, byl jsem představen jako místostarosta obce Měšice.

Už se tady víc než 12 hodin bavíme, jsou tady různé argumenty, většinou pochopitelně negativní. Protože my v té oblasti žijeme, kdyby jenom desetina z toho byly relevantní připomínky, pak se není vůbec o čem bavit. Nedokážu si představit, že by ministerstvo vydalo kladný posudek. To je absolutně nemožné, protože co tady vidíme těch pochybení, a věřím tomu, že ti, kterých se to týká, si určitě nechali posudky vypracovat zodpovědně.

Pan Ludvík při vši úctě – vy nejste v tom území, které bude zasažené. Vy byste ten posudek zpracovat nemohl, protože byste byl ve střetu zájmu. Ale věřím tomu, že kdybyste v tom území bydlel, tak byste byl první, který by se připojil k těm, kteří protestují a ze své moci a ze svých znalostí byste určitě dal protestujícím všanc všechny své vědomosti, abyste to zvrátil. Tak se těm lidem nedivte, že dělají to samé. (Potlesk.)

Potom jsem měl otázku k panu řediteli Kačurovi. Pane generální řediteli, prosím vás, vy jste měli – je to asi tak dva roky – takovou mediální bublinu, že jste měli veřejný příslib. Několikrát jste vystupoval v médiích, kam nás nikdy nepustili. Vy tam máte přístup asi kdykoliv, mám takový dojem. Takže vy jste vždycky prezentoval, že investor dává veřejný příslib, že nebude se provozovat v nočních hodinách a že vytvoříte fond, z kterého budete platit nějakou úlitbu postiženým obcím. Ptám se: Je vůbec správně vymahatelné, pokud investor veřejně prohlašuje, že letiště prodá, aby potom tady ten veřejný příslib byl přenosný na dalšího případného vlastníka? Nebo to není právně vymahatelné? V tom případě je to jenom plácnutí do větru a chtěl jste nám trošku zavřít ústa. Ale prezentujete to veřejně a lidí, kteří věří televizi, vám na to možná skočí, ale my tomu nevěříme.

Takže ptám se vás, je to veřejný příslib, který se přenesení na případného dalšího vlastníka?

Pan Martin Kačur: Ano, protože ten veřejný příslib dali představitelé Letiště Vodochody a.s., celé představenstvo to podepsalo, takže v okamžiku, kdyby se změnil

jakýkoliv vlastník a vyměnilo představenstvo, tak to nic nemění na tom, že předchozí představenstvo tento veřejný příslib za Letiště Vodochody a. s. dalo.

Pan Jiří Bejlek: Může to prosím být zaneseno i v nějakých podmínkách, že pokud tohle nebude fungovat, že bude dejme tomu něco pozastaveného – provoz nebo cokoliv? Já vím, mně se zdá – nejsem právník, ale že tohle právně vymožitelné určitě není na dalším vlastníkovi, abyste ho zavazoval nějakým svým veřejným příslibem.

Předsedající Petr Studenovský: Ano, rozuměli jsme dotazu, jestli to může být v těch podmínkách, takový příslib. Nevím, kdo na to odpoví.

Pan Martin Kačur: Já si myslím, že ano. Já s tím za Letiště Vodochody nemám problém.

Předsedající Petr Studenovský: Dobře, děkuji vám. A ještě máte? Pardon, prosím.

Pan Jiří Bejlek: Ještě mám. Ještě bych se chtěl zeptat pana doktora Ludvíka. Bylo tady řečeno, možná že už jsem unaven, protože to trvá hodně dlouho, padl tady dotaz, jestli už jste na nějakých takovýchhle posudcích pracoval v tandemu s předkladatelem nebo se zpracovatelem dotace. Tuším, že tady bylo řečeno, že asi na šesti. Ptám se, jestli je to tedy pravda.

Předsedající Petr Studenovský: Ta otázka už padla a dostal jste na ni odpověď nebo někdo jiný dostal odpověď. Ta otázka padla. Ale prosím, pane Ludvíku, já vám nebudu bránit v odpovědi.

Pan Vladimír Ludvík: Prosím vás pěkně, já to také nevím přesně, ale každopádně veškeré naše práce, které se týkají EIA, jsou na internetu a lze to tam najít, zkontrolovat. Je to možná sedm obdobných prací s tím, že ročně pan doktor Bajer toho dělá podstatně víc než já, já dělám kolem 20 takových věcí, samozřejmě většina je podstatně menší, takže za těch 20 let asi 400 dokumentací, posudků a oznámení a z toho asi sedm bylo s doktorem Bajerem. S některými jinými kolegy jako děláme třeba větší objemy.

A ještě jsem chtěl k veřejnému příslibu, jak jste se ptal, protože veřejný příslib byl součástí opatření pro minimalizaci vlivů, tak se zároveň stal i jednou z kompenzačních

podmínek s tím, že samozřejmě ty věci, které tam byly ohledně překročení limitů apod., tak ty nemůžou platit, protože by byly v rozporu s jinými podmínkami. Ale veřejný příslib tam je coby povinný pro, já nevím, jak to mám říct teď, aktivní přístup oznamovatele k záměru. A ještě ke změně vlastníka jsem chtěl říct, že podle zákona č. 100 se EIA dělá na záměr, nikoliv na konkrétního oznamovatele. To znamená, že pokud někdo ten záměr převezme a bude ho chtít realizovat ve stejných parametrech, tak pro něj ta EIA platí s naprosto stejnými podmínkami, a protože veřejný příslib je v kompenzačních opatřeních, tak pro něj bude platit také.

Pan Jiří Bejlek: Děkuji. Už nechci vůbec zdržovat. Jenom se ještě zeptám, na Ministerstvo životního prostředí mám dotaz. Jakým způsobem jste vybírali posuzovatele? Bylo to výběrovým řízením, nebo to bylo tím, že pan Ludvík pro vás zpracovává takovéhle složité kauzy.

Paní Jaroslava Honová: Výběrové řízení.

Pan Jiří Bejlek: Které proběhlo. A je tedy s podivem, že už v takovýchhle výběrových řízeních šestkrát nebo sedmkrát se stal tandem pan Bajer a pan Ludvík – nevím, v jaké tedy pozici, jestli jednou zpracovával dokumentaci pan Bajer a oponoval mu pan Ludvík, nebo naopak, ale mně to připadá jako, jak se říká, já na bráchu, brácha na mě. Ty mně jednou pustíš moji dokumentaci a já ti potom napíšu zase dobrý posudek. Takže si myslím, že tohle asi moc správné není. Děkuji. (Potlesk.)

Paní Jaroslava Honová: Prosím vás, já na to budu reagovat. Musíte si uvědomit, že v ČR zajišťujeme nejenom my procesy EIA z úrovně ministerstva – Prahy, ale jsou to další regiony, úroveň ministerstva, a potom jsou to všechny krajské úřady. A tyto autorizované osoby, které produkují velmi mnoho práce a živí se tím, působí nejenom v Praze, ale i v regionech a na krajích, takže pokud někde se setkali pracovně v tandemu posudkář a dokumentář, tak to neznamená, že to bylo u mě v Praze.

Předsedající Petr Studenovský: Další Petr Belica, Zlončice, a připraví se Občanské sdružení Klidná Bašť. Petr Belica, Zlončice.

Pan Petr Belica: Dobrý večer. Já mám takové jenom konkrétní dotazy

Předsedající Petr Studenovský: To je ideální.

Pan Petr Belica: Samozřejmě vyplynulo tady z dotazů, že jednou z hlavních podmínek realizace odbavovací haly je přivaděč z D8. Víím, že tady samozřejmě řešíme životní prostředí, ale samozřejmě nejsem si vědom toho, že by se k tomu někdo vyjadřoval z pohledu financí, kdo bude tuhle velkou investici financovat, a tudíž kde je nějaká jistota toho, že vůbec bude takový přivaděč v dnešní době realizovatelný.

Předsedající Petr Studenovský: Připraven odpovědět je pan Kačur. Prosím.

Pan Martin Kačur: ... , že na tento přivaděč v nejbližším období nemají vyčleněny žádné prostředky, tak bude muset být tento přivaděč režírován v naší finanční režii.

Pan Petr Belica: Takže tím pádem vy počítáte s tím, že v rámci realizace celého letiště budete investovat i veškeré tyhle infrastruktury.

Pan Martin Kačur: Ano.

Pan Petr Belica: Dobře, děkuji za odpověď. A s tím spojen je i význam dopadů na zdraví, protože samozřejmě já v tuhle chvíli mám ještě dost značnou část života před sebou. Nastěhoval jsem se do Zlončic s tím, že jsem si koupil dům na hypotéku, a v tuhle chvíli pokud dojde k realizaci záměru, tak samozřejmě už tady z několika stran bylo řečeno, že nepochybně dojde k částečnému znehodnocení nemovitostí, tudíž já v tu chvíli, pokud životní prostředí rozhodne, že i takovéto vlivy, které já považuji minimálně za obtěžující a nedokážu si představit v takovémhle prostředí dál žít, tak já se přesto stanu otrokem toho, že já nebudu mít na výběr, protože já budu vázán hypotékou, v tu chvíli nemůžu svoji nemovitost prodat, protože ona v tu chvíli tu hodnotu ztratí. A kdo mi tohle vykompenzuje? Takže kromě dopadu na zdraví z provozu letiště budu mít dopad na zdraví ještě psychický, protože budu vlastně řešit svoji existenční krizi, co budu mít dělat dál. Děkuji. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Prosím, občanské sdružení Klidná Bašť. Odjeli? Aha, odpověď. Je někdo připraven odpovědět na tuto otázku. S životním prostředím se

obávám... Ano? Já mám pocit, že tady šlo o to, jak splatit hypotéku nebo tak. Já nevím, jak by se na to dalo...

Pan Petr Belica: Jestli můžu, tak minimálně pokud na to nemá co říct Ministerstvo životního prostředí, tak se chci zeptat, kde mám v tu chvíli tedy další odvolání, protože nepředpokládám, že stavební úřad to bude řešit. Já nevím, Ministerstvo sociálních věcí se těžko k tomuhle bude vyjadřovat, a kde já mám v takovéhle situaci odvolání, kde by na základě toho, že podle tabulek vám vyjde, že je všechno v pořádku, protože tak jak jsme to už kolikrát slyšeli, samozřejmě vy musíte ctít zákon. Na druhou stranu přiznejme si, jsme všichni lidé, ne každý zákon je stoprocentně správný a do spousty zákonů a nařízení se dostanou chyby, a v tu chvíli kde já budu mít nějaké odvolání? (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Je někdo připraven odpovědět na tuto otázku?

Paní Jana Piekníková: V příslušných navazujících řízeních, kde budete v rámci – nevím, kde přesně bydlíte ve Zlončicích – víceméně dotčeným subjektem. Navazujících řízení je více. Jedná se o vodoprávní, z hlediska ovzduší, z hlediska hluku, územní řízení, stavební povolení a v rámci různých těchto rozhodnutí jsou dotčeni různí účastníci řízení.

Předsedající Petr Studenovský: Já jako laik se obávám, že v okamžiku, kdy by k realizaci takového, stejně jako jakéhokoliv jiného záměru došlo a došlo by k němu v souladu se zákonem, a dokonce i po přezkoumání, pokud by takové rozhodnutí někdo napadl soudně, právní cestou by bylo konstatováno, že k tomu došlo v souladu se zákonem, tak se obávám, že nemáte odvolání žádné. Rozumíte, proces EIA není – my tady předjímáme, co se stane, když Ministerstvo životního prostředí vydá buď kladné, nebo záporné stanovisko a další správní úřady vydají stanovisko a bude ten proces realizován, ale na tuhle otázku vám tady asi nikdo v tuto chvíli neodpoví, protože kvůli tomu se to veřejné projednání vlastně nekoná. Toto má být odborné posouzení vlivů záměru na životní prostředí, takže pokusme se toho držet, jakkoliv rozumím vaší otázce a chápu to. A mimochodem k vašemu předřečníkovi bych ještě rád řekl, přinejmenším já nejsem člověk, který by se ocitl v pozici, že bych nerozuměl vašim argumentům, já chápu, že to musí být těžké, na druhou stranu prostě zákon předpokládá nějaké projednání. Já rozumím tomu a nedivím se tomu, že vy si myslíte něco jiného, než říkají lidé za tím stolem, a rozumím i tomu, proč to tak je, a upřímně řeknu, že já

bych také nechtěl mít třeba cementárnu za svým domem, ve kterém bydlím, takže nemyslete si, že tady jaksi sedí necitliví lidé, kterým je to jedno. Já tomu rozumím.

Pan Petr Belica: Určitě. Já vás v tomhle chápu, ale na druhou stranu vy to berte tak, že EIA samozřejmě není finální rozhodnutí, ale jak jste řekl, na základě té EIA se bude dál rozhodovat – stavební úřad apod. A na druhou stranu na odstranění... (Námitky.) Ale budou k ní přihlížet, určitě nad ní nemávnou rukou. To mi neříkejte, že řeknou: EIA nás nezajímá.

Paní Jana Piekníková: Stejně jako k jiným... Stejně jako k jiným...

Pan Petr Belica: Bude to pro ně jeden z podkladů, na základě kterých budou rozhodovat, a právě proto bychom měli v tuhle fázi eliminovat maximum chyb, aby se případně už u vás stalo – ne, my jsme odhalili maximum chyb a my už to rovnou zamítneme, protože to nemá smysl za takovýchhle podmínek schválit a postoupit stavebnímu úřadu.

Předsedající Petr Studenovský: Kvůli tomu se to veřejné projednání koná, aby všechny připomínky byly zapracovány a aby co nejodpovědněji nezávislý orgán, Ministerstvo životního prostředí, vydalo to rozhodnutí.

Pan Petr Belica: Je to pravda. Jak jste řekl sám, vy děláte jen svou práci, kterou vám ukládá zákon, což je na vás tady dneska celý den vidět, protože vy vyslechnete naše připomínky, ale co s nimi dál budete dělat? (Potlesk.) Ty připomínky tu jsou předkládány už poněkolkrát. Ke každé EIA, i k přepracování ať my jako samostatní občané, tak naši zástupci v obcích předkládali připomínky. Ke spoustě připomínek nebylo přihlédnuto, nebylo vyjádření, jak s nimi bude nakládáno, a tvářilo se, jako že to je nezajímavé. V tuhle chvíli opět furt se tady omílá to samé dokola, a pokud tyhle připomínky už jednou padly, tak pak nechápu, jak je možné, že od vás očekáváme tady odpověď – na tohle vám tady nejsme schopni odpovědět, my jsme tady od toho, abychom vyslechli dotazy. Ale pokud je to dotaz, který je už tři roky starý, tak je smutné, pokud ministerstvo nemá na takovýhle dotaz odpověď. Co si pak máme myslet o kvalitě vaší práce. (Potlesk a pokřik.)

Paní Jaroslava Honová: Dovolte, abych reagovala na vaše slova. Všechny připomínky skutečně jsme obdrželi a předali jsme je odborníkům, autorizovaným osobám. V posudku pan posudkář měl veškeré připomínky, které jsme obdrželi v procesu a

vyhodnocoval je v posudku. Na každou otázku on vám musí umět odpovědět. Ale neříkejte mi, že já bych jako ministerstvo měla odpovídat na vaše otázky. My řídíme ten proces. My jsme naprosto nestranní a my neodpovídáme za ty otázky. Nám vůbec nejde o to, jestli Vodochody budou realizovány, či ne. Naším úkolem je vyhodnotit vlivy tohoto záměru na životní prostředí, na všechny jeho složky a udělat si obrázek o tom, jaké vlivy skutečně to má. V tuto chvíli stojí názor proti názoru. Posloucháme názory vaše, máme vaše připomínky a vyjádření, která kritizují dokumentaci a informace v ní, a na straně druhé máme zpracovatele této dokumentace, máme posudkáře, máme odborníky na hluk. Toto my musíme dát na misku vah a vyřešit to, co je správně, a to, co není správně. To je náš úkol, nikoliv abychom odpovídali my na ty otázky a nedej bože hájili záměr. To vůbec není naším úkolem.

Předsedající Petr Studenovský: (Nesroz. poznámka z pléna.) To myslím paní ředitelka Honová právě řekla, takže máte slovo. Občanské sdružení Klidná Bašť má slovo. Prosím.

Pan Petr Utěkal (Občanské sdružení Klidná Bašť): Já se jmenuji Petr Utěkal a jsem předseda občanského sdružení Klidná Bašť. Vážená katedro, vážený zbytku občanek a občanů, podle mého názoru veřejné projednání EIA je aktem, kde je za účasti veřejnosti projednán předkládaný záměr. Už z názvu vyplývá, a ustanovení zákona č. 100/2001 Sb. to potvrzují, že zde má a může veřejnost a její zástupci vznést dotazy a připomínky, jaké uzná za vhodné a které mají dle jejich názoru vliv na objektivní a spravedlivé posouzení. Čili si myslím, že není možno omezovat veřejnost v obsahu jejich příspěvků, ani v délce jejich trvání a předem je cenzurovat nota bene podle nějakých pravidel, která nejsou určena zákonem přímo. (Potlesk.)

Dále si myslím, že zpracovatel dokumentace měl na její vypracování dostatek času, ostatně to dělal už třikrát a ta dokumentace už je odevzdána a na ní už se nedá nic měnit, takže je naprosto zbytečné, aby nám zde její autoři zdůvodňovali to, co do svých studií zapracovali, jak to udělali a jaké jsou jejich výsledky. To už prostě odevzdali, ta věc je hotová, s tou se nedá nic dělat. Postoupilo to k posudku a my tady teď se vyjadřujeme k tomu, jak se posudek vyjádřil k našim připomínkám, které tam už několik let v počtu tisíců posíláme. (Potlesk.) Naše sdružení podalo v rámci toho procesu řadu připomínek, a to jak ve zjišťovacím řízení, tak ke dvojí dokumentaci a nakonec i k posudku. S výjimkou vrácení dokumentace, kdy Ministerstvo životního prostředí několik našich připomínek zřejmě akceptovalo a zařadilo je mezi svých 39 požadavků, jsme nikdy nezaznamenali žádnou

odezvu, což jsme očekávali ze strany autorů dokumentace. Také posudek na naše připomínky de facto nereaguje, protože způsob vypořádání, kdy jsou veškeré připomínky šmahem zamítnuty jako takřka dementní, není podle našeho názoru seriózní. (Potlesk.)

Považujeme tedy veškeré naše připomínky k posudku za nevypořádané, a proto některé z nich tady musím znovu uplatnit.

Paní Jaroslava Honová: Pardon, dovolte mi, abych reagovala na vaši první část, kde se ohrazujete proti tomu, že bychom měli projednávat výhradně vlivy na životní prostředí. Budu vám citovat vyhlášku, že skutečně toto veřejné projednání není bezbřehé, témata skutečně se musí vázat k hodnocení vlivů tohoto záměru na životní prostředí. Paragraf 4 vyhlášky č. 457/2001 Sb.: „Průběh veřejného projednání řídí osoba pověřená příslušným úřadem tak, aby vlivy záměru na životní prostředí byly projednány ze všech podstatných hledisek. Na otázky a připomínky týkající se hodnocení vlivů projednávaného záměru na životní prostředí odpovídají a vysvětlení podávají zejména zpracovatelé dokumentace a posudku, oznamovatel informuje o záměru a jeho cílech.“ Takže držíme se toho, říká nám to legislativa.

Pan Petr Utěkal: Já se toho samozřejmě držím. Takže k posudku. Nejdříve se vyjádřím k tomu, jak se posudek vypořádal s připomínkami od občanského sdružení. Posudek úplně vynechal stránky číslo 4 až 8 stanoviska, kde požadujeme jeho vyjádření právě k těm 39 podmínkám Ministerstva životního prostředí. To znamená, že posudek v této části naše připomínky ignoruje, a to odporuje ustanovení zákona 100/2001 Sb. Konstatujeme, že tento přístup je neseriózní, a pokud jsme měli možnost posoudit, postupoval stejně de facto u všech zveřejněných připomínek ostatních subjektů.

K bodu jedna. Zdůvodnění potřeby je podle autora posudku zcela věcí oznamovatele a nemá vliv na proces EIA. S tím ovšem nelze souhlasit, protože právě zdůvodnění potřeby záměru takového rozsahu, jako je letiště, má rozhodující význam v posuzování jeho vlivu, zejména v regionu s tak vysokou mírou zatížení, jako je okolí Letiště Vodochody. Podle našeho názoru by žádný záměr, který zhoršuje životní prostředí, neměl být povolen, pokud se nejedná o objekt ve veřejném zájmu, což Letiště Vodochody evidentně není. (Potlesk.) Teprve u záměrů ve veřejném zájmu mohou být definovány podmínky, které negativní dopady minimalizují a za jejichž splnění lze záměr povolit. Jsme tady svědky tvorby stovky teoreticky předpokládaných podmínek, které posudkář navrhuje vložit do vyjádření Ministerstva životního prostředí, jako kdyby se jednalo o to silou protlačit záměr a minimalizovat nebo

bagatelizovat jeho účinky těmi omezeními. Ta omezení samozřejmě nemůžou být závazná, ať si autor posudku říká, co chce.

K bodu dvě. Tam jsme požadovali, a to už třikrát, aby do dokumentace byly doplněny konkrétní hodnoty vstupů, ze kterých vycházely výpočty například hlukových studií. My nezpochybňujeme to, že zpracovatel studie použil nesprávnou metodu nebo že výpočet provedl špatně, my pouze žádáme, abychom si to mohli překontrolovat a mohli se ujistit, že ty čáry, které tam namalovali do map, jsou skutečně reálné a že to není uděláno přesně obráceně, že potřebujete vědět, kam přijdou ty čáry a z nich pak pomocí vzorců si určíte vstupní podmínky. A ty vstupní podmínky nám nebyly nikdy sděleny. Čili vypořádání zpracovatele posudku rovněž považujeme za nesplněné.

Ochranné hlukové pásmo, o tom se tady nebudu moc šířit, o tom už tady mluvilo hodně předřečníků, akorát musím říct, že nesouhlasíme s tvrzením zpracovatele posudku, že ochranné hlukové pásmo je nástrojem pro ochranu obyvatelstva před hlukem, protože je tomu právě naopak. (Potlesk.) Tento způsob vypořádání považujeme za nezákonný, protože jednoznačně straní oznamovateli.

Dále se nedomníváme, přes tvrzení autora posudku, že nepřekročitelnost počtu pohybů za rok je zaručena podmínkou návrhu stanoviska. O tom už jsem tady mluvil. Všechny návrhy stanovisek jsou irelevantní, protože nemají žádný zákonný podklad.

Výpočtové chyby. Autor posudku tvrdí, že žádné výpočtové chyby neodhalil, což je divné, protože my jsme na ně sami upozornili v připomínkách. Buď naše připomínky nečetl, anebo je ignoroval, a já nevím, co je tedy horší. Jedná se o připomínky k hlukovému deskriptoru, zásobování pohonnými hmotami a hospodaření s odpady. To jsou body, ve kterých jsme odhalili výpočtové chyby. Jmenovitě jde o to, že u hlukového deskriptoru, který byl použit ve formě toho celodenního – to je logaritmická funkce ze dvou částí, kde se dává větší váha účinkům hluku způsobeného provozem v noci, ale protože předkladatel tvrdil, že v noci žádné lety nebudou, tak dosadili do tohoto vzorečku nulu, čímž vlastně spočítali jenom 40procentní hlukovou zátěž. Zásobování pohonnými hmotami je vzhledem k charakteristikám provozu a používaných letadel asi desetkrát poddimenzováno. Posudkář tvrdí, že to je věc předkladatele, jak si naplánuje toto zásobování, ale přece jestliže zásobníky pohonných hmot budou mít 600 kubíků nebo 6000 kubíků, to je zásadní rozdíl.

Likvidace odpadů. Během výstavby je poddimenzována přesně dvakrát. Autor dokumentace sice uvádí, a já to přeskočím, že v rámci výstavby bude nutno odvézt asi, já nevím, 800 tisíc tun odpadu, a protože uvádí, že těžké nákladní automobily odvezou každé 20 tun, tak prostě tuhle celkovou sumu vydělil 20 a prohlásil, že to je zátěž, kterou budou

zatíženy komunikace v rámci výstavby odvozem odpadu. To by bylo správné jenom v tom případě, že by všech těch 2480 automobilů bylo připraveno na letišti, naložili je a odvezli je, ale tomu tak jistě nebude, takže automobily se budou muset jistě vracet, takže zátěž dopravních cest bude přesně dvojnásobná.

V celé dokumentaci a následně i v posudku se operuje s tím, že byly zpracovány varianty záměru. O tom už tady bylo také hovořeno. Ve skutečnosti žádné zpracovány nebyly, pouze se o nich oba dokumenty opakovaně zmiňují, zřejmě sledujíc heslo, že stokrát opakovaná lež se stává pravdou. (Potlesk.) Faktem je, že v celé dokumentaci není ani jeden výpočet, tabulka nebo graf s výjimkou jedné mapky s isofonami, které by se týkaly jiné varianty záměru než té výsledně prezentované. Nelze tedy vůbec posoudit, jaký vliv na životní prostředí by měly případně jiné varianty.

Je s podivem, že také posudkář neodhalil hru s tzv. prodloužením rozjezdové dráhy. Údajně byly posuzovány varianty s různými délkami RWY. To ovšem se nezakládá na pravdě, protože se o žádnou variantu nejedná. Investor se prostě rozhodl dráhu prodloužit o úsek, který má na pozemku k dispozici. Toto prodloužení jednak potvrzuje naše přesvědčení o přípravě letiště pro větší letadla, než je deklarováno, a jednak zvyšuje hlukové zátěže v ose ranveje, protože při využití delší dráhy budou letadla pochopitelně asi o 15 metrů níže nad dotčeným územím ve směru prodloužení. Pozoruhodné je, že posudek tvrdí pravý opak, že totiž letadla budou výše a hlukové zátěže tedy nižší. No nevím, jak se k tomuto výsledku dopracoval, protože základní goniometrické funkce, a stačila by i Pythagorova věta k tomu, aby bylo zřejmé, že když prostě ten trojúhelník se posune, tak že ve stejné vzdálenosti od toho ta druhá odvěsna bude nižší.

Monitoring hluku je v posudku prezentován jako podmínka schválení provozu, jednak je ovšem vzhledem k platné legislativě, zejména nařízení vlády 272, jakékoliv monitorování leteckého hluku drahý luxus, který nemá žádnou zpětnou vazbu s možností omezování leteckého hluku. (Potlesk.)

Je tady také otázka připojení letiště na dálnici D8. Na rozdíl od autora posudku jsme přesvědčení, že to mimoúrovňové křížení není součástí dokumentace EIA, protože neobsahuje a) rozptylovou studii znečištění ovzduší pro výstavbu MÚK, b) přírodovědný průzkum pro MÚK, c) dendrologický průzkum, d) korozní průzkum pro MÚK, e) projekt odpadového hospodářství, to znamená odpady v průběhu výstavby, způsoby jeho využití a zneškodňování odpadů atd. atd., a za poslední neobsahuje výkresovou dokumentaci pro MÚK, čili to mimoúrovňové křížení není v rámci této EIA, v rámci dokumentace této EIA řešeno. Pro tvrzení o opaku nejsou žádné podklady. A z toho je evidentní, že to křížení nemůže být na

základě této EIA realizováno, a tím podivnější je podmínka, že kolaudační rozhodnutí na terminál letiště může být vydáno jen při zprovoznění tohoto přivaděče. Jednak kolaudační řízení na tuto část dálnice se rozhodně nebude řídit přáním či podmínkou posudku, to je součástí zcela jiného správního řízení, jednak není jasné, proč tu podmínku váže pouze na kolaudaci terminálu a nikoliv celého letiště. Takový postup by byl možný jenom v jednom případě, který ovšem je podle nás logický a poukazujeme na něj již od počátku procesu EIA, že totiž letiště je připravováno ke zcela jinému účelu, než na jaký je předkládána dokumentace EIA. (Potlesk.) I vzhledem k posledním úpravám dokumentace, z nichž některé provedl protizákonně sám posudkář, se nabízí varianta využití letiště pro cargo. To samozřejmě žádný terminál nepotřebuje, takže by vlastně majitel letiště byl k takové změně donucen, i když poctivě celou dobu připravoval letiště pro nízkonákladovou dopravu cestujících. Jsme přesvědčeni, že se v tomto případě jedná o plánovaný koordinovaný postup, tedy podvod. Na základě uvedených skutečností si myslíme, že nemůže být vydáno souhlasné stanovisko se záměrem. (Potlesk.)

Poznámky ke studii EUROCONTROL vynechám, o tom už tady bylo řečeno dost. Hluková studie obsahuje některá závažná logická pochybení, která autor posudku vůbec neodhalil. Například kapitola 1.1, která se jmenuje shrnutí dosavadního postupu, obsahuje dva naprosto si odporující odstavce týkající se ovšem jedné a téže varianty plánovaných pohybů letadel. Údaje o nočních letech jsou v různých částech studie uváděny odlišně, takže nelze jednoznačně určit, jaký skutečný provoz v noci bude, ani co do počtu hodin nebo typu letadel, a jsou prováděny manipulace s pojmy průměrný počet, což přímo popírá ostatně zcela nekontrolovatelný a bezcenný příslib o maximálním počtu nočních letů uvedený na jiném místě studie, čili údajná garance neprovádění nočních letů je i s ohledem na výše jmenované zcela bezcenná. Mimořádné letecké akce nejsou zahrnuty do výpočtu hlukových zátěží. Není tam zahrnuto ani průměrných 14 letů s okružovým létáním denně, které studie uvádí.

Studie připouští vzhledem k neurčitosti výpočtu možné zvýšení až o 3 decibely, což ovšem je dvojnásobek zátěže. Posudek však tuto okolnost ignoruje.

Ve studii jsou rovněž prováděny manipulace s počtem zasažených obydlí a občanů, obyvatel. Týká se to například obyvatel v Bašti. Podle studie bude 12,78 % obyvatel vystaveno hlukovým imisím v nadlimitním pásmu 60-65, 66 % pak bude v pásmu tzv. výstrahy, a přesto se tvrdí, že v dané lokalitě žádná překračování nejsou, čili je ta studie vylučuje z hodnocení. Totéž se týká obydlí v Panenských Břežanech a ve Zlončicích.

Já to tady popřeskakuji. Způsob vypracování posudku, který se vyznačuje kopírováním celých kapitol dokumentace do posudku, považujeme za jeho úmyslné znepréhlednění. Předpokládáme, že honorář za posudek není odvozen od počtu jeho stran.

Je tady řada věcí, o kterých už tady bylo diskutováno, takže k tomu se nebudu vracet. Autor posudku konstruuje složité a nerealizovatelné požadavky, které na papíře vypadají jako upřímná snaha o péči o životní prostředí, ve skutečnosti však pouze tvoří takovou mlhu, ve které se veškeré úsilí ztrácí.

A závěrem chceme říct toto: Předložený posudek rezignuje na ochranu životního prostředí obyvatel, rezignuje na objektivní a úplné posouzení dokumentace včetně připomínek, na závazné termíny dle zákona, na úplnost vypořádání s připomínkami a na prověření údajů z připomínek a jejich akceptaci. Naopak posudek úmyslně zatajuje skutečnosti přispívající k negativnímu hodnocení záměru. Neuvádí ani jedinou podstatnou výhradu k údajům dokumentace, přičemž jich prokazatelně jsou desítky. Doplnuje a opravuje nezákonným způsobem dokumentaci a formou zbytečného kopírování celých kapitol činí posudek nepřehledným. Z výše uvedených důvodů prohlašujeme, že posudek nebyl zpracován v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb. a že naopak tento zákon závažným způsobem porušuje. Proto považujeme, aby tento posudek byl v rámci procesu EIA jako nezákonný a aby k jím navrhovanému stanovisku nebylo přihlíženo. Naopak navrhuje, aby Ministerstvo životního prostředí k danému záměru Letiště Vodochody vydalo negativní stanovisko a celý záměr byl zamítnut. Děkuji. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Děkuji. Vaše připomínky budou zapracovány. Otázku jsem nezaznamenal, nicméně měl jste jednu připomínku, která ještě dnes nepadla, a pan doktor Bajer je připraven na ni reagovat.

Pan Tomáš Bajer: Vy jste říkal, že jsme zase něco podvedli z hlediska dopravy, z hlediska počtu automobilů pro etapu výstavby, tak jestli má někdo kalkulačku, může počítat se mnou. Podklad, který jsme dostali z hlediska odvozu a dovozu materiálu, činí 807 940 tun. Další podklad, který jsme dostali, že pracovní doba bude trvat 12 hodin za den, celkem po dobu 450 dnů, tj. 5400 hodin a materiál bude dovážěn nebo odvážen automobily s nosností 20 tun. Takže tam píšeme $807\,940:20$ je 40 397 nákladních automobilů. Počet souprav za hodinu těchto 40 397 dělíme 5400 hodinami, kdy je očekávána etapa výstavby. Vychází 7,5 nákladních automobilů za hodinu. Sedm a půl nákladních automobilů za hodinu krát 12 je 90 nákladních automobilů, tj. buď příjezd nebo odjezd, krát dvě jsou pohyby, tj. 180 nákladních

automobilů. Sto osmdesát nákladních automobilů jako pohyby jsou řešeny jako plošný zdroj znečištění ovzduší a 180 pohybů nákladních automobilů je v liniových zdrojích znečišťování rozděleno na jednotlivé čtyři trasy v etapě výstavby. To jenom tedy pro upřesnění, jak manipulujeme s čísly. Děkuji.

Předsedající Petr Studenovský: Děkuji. Slovo má paní Vojtíšková. Nebo vy máte ještě připomínku?

Pan Petr Utěkal: Jenom k těm 807 940 tunám. To je správně. A vyděleno 20 je to správně, ale ty automobily se musí zase zpátky na to letiště vrátit po stejné trase, takže ten pohyb bude přesně dvojnásobný. Děkuji. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Ono to zaznělo.

Pan Tomáš Bajer: Tak já to zopakuji znovu. Nevím tedy, od kterého místa, ale začneme tam, kde je počet souprav za jednu hodinu – 7,5.

4397 (*správně 40 397*) děleno 5400 hodin je 7,5 nákladních automobilů za hodinu. Budeme denně pracovat 12 hodin. Dvanáct hodin krát 7,5 je 90 jízd a v této části rozptylové studie jako plošný zdroj staveniště je řešena plocha se 180 pohyby, tj. těch 90, co přijede, krát dvě, aby to byly pohyby, a obdobně i v liniových zdrojích je 180 pohybů rozděleno na čtyři úseky, takže to auto nepojede čtyřikrát. Dva pohyby – 90 jízd krát 2 – 180 pohybů.

Předsedající Petr Studenovský: Paní Vojtíšková, máte slovo, svých pět minut, jak jste napsala. Děkuji vám.

Paní Kateřina Vojtíšková: Dobrý večer, skoro ráno. Jmenuji se Kateřina Vojtíšková, jsem z Máslovic. Nebudu mít vůbec žádné technické dotazy, takže páni inženýři můžou teď vypnout trošku. Budu mít jeden dotaz na Ministerstvo životního prostředí, jeden dotaz na pana ředitele Kačura a pak jednu takovou poznámku. Jsem už dost unavená, tak omluvte, jestli se nějak přeroku.

První dotaz pro Ministerstvo životního prostředí. Vážené dámy, já budu navazovat vlastně na otázky pána z Baště, který měl obavy ohledně provozu letiště a toho, jestli budou naplňovány podmínky, které jsou předmětem posudku, který vypracoval pan doktor Ludvík. Totiž přes konečný verdikt – souhlasné stanovisko, které vydal, formuluje autor posudku

celých 116 podmínek na stranách 212-227 posudku, to znamená, že i on sám vnímá nějaké nevyřešené otázky, které se musí dále specifikovat, a podmínky 84 se týkají právě provozu a EIA je tedy závislá na tom splnění podmínek, včetně provozních. Zajímavé je také, že mnoho z těch podmínek se kryje s připomínkami, které uvádělo Ministerstvo životního prostředí již v únoru 2011, tedy před přepracováním EIA, tedy nebyly zapracovány tyto připomínky.

Chtěla bych se zeptat, za prvé, jestli je běžné, aby posudek k projektu EIA obsahoval tolik podmiňujících požadavků.

Paní Jaroslava Honová: Návrh stanoviska, o kterém mluvíte, je povinnou součástí posudku. Není to žádné rozhodnutí pana Ludvíka, pana posudkáře. Když se podíváte do přílohy zákona, kde je povinný obsah posudku, tak on tam vlastně uzavírá kontrolu dokumentace, vypořádání všech připomínek, které obdržel, a navrhuje ministerstvu, tedy nám, jakýsi svůj názor a návrh tohoto stanoviska. My to bereme také jako jeden z podkladů, to znamená, že my nemáme žádnou povinnost toto stanovisko okopírovat atd. Samozřejmě ty podmínky budeme analyzovat, budeme je ověřovat ve vazbě na to, co tady slyšíme, na to, co jsme tady dostali. Takže pokud vy máte nějaké otázky konkrétně k těm podmínkám, tak to je v tuto chvíli dotaz na posudkáře.

Paní Kateřina Vojtíšková: Ne, nemám. Mám na vás...

Paní Jaroslava Honová: Vy jste se ptala na to množství.

Paní Kateřina Vojtíšková: Je to běžné?

Paní Jaroslava Honová: Ano, u záměrů, které jsou takto komplikované a složité, to je obvyklé. Když se podíváte na stanovisko, které jsme vydali k dostavbě Temelína, tam těch podmínek je ještě daleko více a zpracovatel posudku také navrhoval velké množství podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

Paní Kateřina Vojtíšková: Tohle byla velmi obecná odpověď tedy. Neřekla jste mi jakoby, jak to bývá.

Předsedající Petr Studenovský: Promiňte, vaše otázka zněla, jestli je to obvyklé.

Paní Kateřina Vojtíšková: Nedostala jsem odpověď, jestli je to obvyklé. Dostala jsem odpověď...

Paní Jaroslava Honová: Já jsem řekla, že to je obvyklé. Ano. Já jsem to řekla třikrát.

Paní Kateřina Vojtíšková: Dobře. A pak jsem chtěla právě navázat na to, co tvrdí studie EUROCONTROLu, a chtěla jsem se zeptat, zda je možné na základě toho, kdy už budou vydána třeba rozhodnutí o provozu, a bude se schvalovat provoz, jestli je možné znovu vrátit posuzování vlivů na životní prostředí jako novou EIA.

Paní Jaroslava Honová: Vrátit EIA kam? Jakou část?

Paní Kateřina Vojtíšková: Jakoby zahájit nějaké nové řízení o vlivech na životní prostředí už tohoto projektu Letiště Vodochody.

Paní Jaroslava Honová: Teď jsem nerozuměla. Zahájit znova proces EIA a za jakých podmínek?

Předsedající Petr Studenovský: Jako po realizaci toho záměru?

Paní Kateřina Vojtíšková: Po realizaci záměru ano.

Paní Jaroslava Honová: Proces EIA může být zahájen na základě změny záměru, ale že bychom opakovali znova tento proces, pokud by byly naprosto stejné vstupy a výstupy, to určitě ne. Ale samozřejmě pokud by záměr nebo investor předložil významnou změnu tohoto záměru, tak by tato změna podléhala novému procesu EIA.

Paní Kateřina Vojtíšková: Dobře. Totiž studie EUROCONTROL tam na několika místech naznačuje, že vlastně to, jestli budou splněny a striktně dodržovány podmínky, které se ve studii jakoby uvádějí nebo ze kterých se vycházelo, a jsou to vždycky předpoklady, tak že to je vlastně klíčové pro to, aby mohl být záměr schválen. A tady přímo se uvádí, že pokud by... (Hledá.) Předpokládáme, že konkrétnější návrhy údajů o budoucím provozu nebo složení leteckého parku, jejichž výsledkem by mohl být větší hlukový dopad, než je v současné době navrhováno, by byly předmětem revidovaného posouzení dopadů na životní

prostředí a nového procesu rozhodování. Tudíž studie EUROCONTROL předpokládá, že by bylo možné znovu EIA otevřít. Je to tady ještě na straně 4: EUROCONTROL doporučuje, že bude-li projektu uděleno povolení k rozvoji, měly by být omezující podmínky navržené v akustické studii stanoveny jako podmínky pro udělení povolení projektu rozvoje, které by v případě, že by došlo k jejich porušení, zrušily platnost posouzení EIA. Přímou zrušily platnost této EIA. (Potlesk.)

Paní Jaroslava Honová: Já tomu rozumím tak, že pokud by byla významná změna projektu, je to samozřejmě jiný proces EIA. Vy vycházíte z toho, že EUROCONTROL píše, že pokud se to nedodrží, zruší se EIA. (**Paní Vojtíšková:** Ano.) Pokud investor nebude chtít realizovat, teoreticky, pokud by dostal hypoteticky souhlasné stanovisko a ten projekt se změní, tak samozřejmě to stanovisko nemůže použít, a tudíž je nepotřebné, a tak asi myslel EUROCONTROL, že se zruší EIA. Ona se fyzicky nezruší, ona bude platit, ale nemůže takovýto podklad jít k územnímu řízení, pokud se projekt významně změní. Stavební úřad to jako podklad nevezme a bude vyžadovat nový proces EIA.

Paní Kateřina Vojtíšková: Stanoveny jako podmínky pro udělení povolení projektu rozvoje, které by v případě, že by došlo k jejich porušení, zrušily platnost posouzení EIA. Tady se jasně říká, že pokud by tady došlo k porušení podmínek, které tady stanovuje pan Ludvík, tak by se měla EIA zrušit a mělo by to být už součástí těch podmínek. Tak tomu já rozumím. Ale můžeme to nechat. Už jsem spokojená.

Paní Jaroslava Honová: Vycházejte z toho, že studii EUROCONTROL zpracovávali cizinci, kteří byli seznámeni s legislativou v oblasti toho, na čem pracovali, ale tu širší legislativu oni neznají, to znamená, že některé věty mohou být zavádějící. Samozřejmě všechno musí být zřadováno podle platné české legislativy.

Paní Kateřina Vojtíšková: Která ovšem má své nedostatky, jak všichni dobře víme. A mj. EUROCONTROL i tady ve svém stanovisku neustále opakuje: za předpokladu, že jsou striktně dodržovány apod. Nicméně dobře, děkuji. Děkuji Ministerstvu životního prostředí a zeptám se pana ředitele.

Požadavek č. 29 Ministerstva životního prostředí z února 2011 doporučil zvážit systém kompenzačních opatření pro dotčené obce. Posudek pana Ludvíka vlastně toto přejímá, zařazuje to jako bod 115 a přisuzuje ještě bod 116 jako kompenzaci pro děti v mateřských

školách a školkách. Ta 115, resp. 29 tu navrhuje vyřešit veřejným příslibem, který Letiště Vodochody a.s. vydalo v srpnu 2011, tedy někdy v době, kdy se vytvářela přepracovaná EIA, resp. projekt. Já se chci zeptat, jestli tedy budete chtít, jestli byste mohl malinko odhalit tady přítomným, na čem se ta kompenzace zakládá. Jenom ve dvou větech třeba.

Pan Martin Kačur: Poodhalit, na čem se zakládá veřejný příslib, který jsme předložili. Veřejný příslib, který jsme předložili, vychází z toho, že v podstatě jsme nebyli schopni si sednout za stůl s obcemi a bavit se o variantě, kdy probíhá proces EIA, ale dopředu se bavíme potenciálně o podmínkách, jaké by platily, kdyby náhodou letiště získalo kladné stanovisko k EIA. To jsme nabízeli, to se neuskutečnilo. Proto jsme si z hlediska připomínek, které byly v celém tom procesu, vytipovali určité oblasti, u kterých jsme cítili, že je z nich ta největší obava, jako například jak velké typy letadel tady budou létat, jaký počet pohybů bude uskutečněn na letišti, jaká bude provozní doba, jaké bude létání v noci, v podvečer apod. Na základě těchto základních bodů, které jsme si vytipovali jako takové, ze kterých je největší obava, jsme definovali určitá provozní omezení Letiště Vodochody, která jsou uvedena v článku č. 1 veřejného příslibu. A hned na to v dalším článku, v článku tři, jsou uvedeny jakési penalizace v případě, že bychom se chovali ošklivě a tato provozní omezení, která jsme si na začátku definovali, bychom neplnili. Penalizace, které tam jsou, by měly být takové, aby v podstatě pro letecké společnosti, pokud by vyžadovaly po nás létání v takovémto období anebo které by vyžadovaly jiné provozní podmínky, než jsme si definovali v čl. 1, tak aby pro ty letecké společnosti byly demotivující. Jak tady říkal už pan zpracovatel oponentního posudku, věci, které se týkaly nočního provozu nebo provozu po 24. hodině, které tady byly, on striktně odmítl a do podmínek dal, že v podstatě to nesmí být. Mně nezbyvá, než toto akceptovat.

A ještě možná druhá oblast, kterou jsme identifikovali, je jakýsi podíl na úspěchu letiště, kdy je definován nějaký poplatek za každého odlétávajícího cestujícího, který v podstatě bude pro nás tím klíčovým ukazatelem z hlediska úspěšnosti provozu letiště.

Každopádně bych chtěl ještě jednou upozornit na jednu věc, která je tady uvedena, že tento veřejný příslib je dán na dobu neurčitou a zrušen může být pouze, pokud je nahrazen jinou dohodou o vzájemné spolupráci mezi Letištěm Vodochody a obcemi, na území kterých zasahuje navrhované ochranné hlukové pásmo letiště.

Paní Kateřina Vojtíšková: Ten veřejný příslib tedy již platí. Je to tak?

Pan Martin Kačur: Ten platí.

Paní Kateřina Vojtíšková: Ten platí. Výborně. Dobrá...

Pan Martin Kačur: Ten platí, je platný, ale je vázán právě na výstavbu letiště nebo na systém, který se snažíme v rámci toho záměru zavést.

Paní Kateřina Vojtíšková: Já vám řeknu perspektivu, kterou k tomu zaujímám já. Já mám trochu asi jiný pojem o tom, co znamená kompenzace, a pro mě to neznamená penalizaci za to, když já poruším nějaké podmínky, ke kterým se zavazuji nejvyšším orgánům v této zemi a také těm lidem, kteří jsou dotčení, protože vy v projektu píšete o nějakých maximálních mírách, což je 35 000 pohybů na Letišti Vodochody nebo nějaké zpožděné přílety, které mohou být až čtyři za den, je to nějaké plánování provozu mezi 6. a 22. hodinou nebo to, že letadla budou mít velikost do 36 metrů rozpětí křídel. A kompenzace pro obce není to, že my musíme snášet nebo budeme muset snášet hluk, o kterém jsme tady dneska celý den mluvili nebo zvýšenou dopravu, to, co jsme tady všechno věděli a měli to vypočítané na maximální hladiny toho, k čemu jste se zavázali, to znamená to, co jsem tady vyjmenovala. A to už jakoby je to, co byste vy případně dostali povoleno, a vy chcete kompenzaci za to až v tu chvíli, kdy vy tohle překročíte, ale tím překračujete něco, k čemu se tady zavazujete. (Potlesk.) Když píšete o dokumentaci, tak přece – snažte se pochopit to, že vy se zavázete k tomu veřejným příslibem, že pokud porušíte podmínku, resp. provozní omezení Letiště Vodochody ve znění: Poskytování objektivních informací. Letiště Vodochody bude pro potřeby veřejného příslibu poskytovat úplné a pravdivé informace o pohybech letadel na Letišti Vodochody. Pokud vy toto porušíte, tak si sami stanovíte sankci 100 tis. Kč. Co je informací, co je jednotka informace a jak my to budeme moci kontrolovat a moci vymáhat na Letišti Vodochody? Ale vůbec, že o tom je někde takováhle zmínka, mi připadá naprosto šokující.

Další věc je třeba noční uzávěra letiště. Pokud ji porušíte, tak zaplatíte údajně do toho fondu 50 tisíc. Přitom to, na co vám tady Ministerstvo životního prostředí má dát razítko, je to, že to nikdy neporušíte přece. A vy tady jako ministerstvo vidíte, že ten člověk jako představitel této akciové společnosti se podepsal pod veřejný příslib, který to připouští vůbec. (Potlesk.) Uvědomte si, že to je úplně v rozporu se vším, co tady je řečeno. Když poruší to, že velikost letadel bude do 36 m, nebo že počty pohybů překročí maximálních 35 tisíc, tak Letiště Vodochody údajně dá tisíc korun za každé letadlo navíc. Údajně. Ovšem ono také

nemusí poskytovat informace úplné a objektivní a pravdivé, čímž tedy riskuje, bude muset někde zaplatit sto tisíc, ale co je jednotnou informací a jaké my tady máme právní možnosti toto zjišťovat...

Předsedající Petr Studenovský: Promiňte, vaše otázka, už když jste to řekla poprvé, byla zcela srozumitelná, jestli se k tomu chce pan Kačur vyjádřit.

Paní Kateřina Vojtíšková: Dobrá. Já jenom poprosím Ministerstvo životního prostředí, aby si ty podmínky veřejného příslibu podrobně pročetlo a prostě seznalo, že to je úplně zvrácená myšlenka takto koncipovat veřejný příslib. Já chápu, že to možná bylo dobře myšleno, ale z úplně špatné perspektivy.

Předsedající Petr Studenovský: Napsala jste na papír pět minut. Moc vás prosím.

Paní Kateřina Vojtíšková: Omlouvám se. Říkám, jsem unavená. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Mimochodem na vaši poslední poznámku by chtěl pan Ludvík reagovat, tak poprosím, jestli by se k tomu mohl vyjádřit.

Pan Vladimír Ludvík: Já jestli jen můžu pro vysvětlení. Veřejný příslib má na sobě datum 11. 8. 2011 a byl součástí dokumentace. My jsme ho dostali jako součást dokumentace k posouzení a v rámci prací na posudku se podstatně zpřísnily navržené podmínky i podmínky ve veřejném příslibu, to znamená v návrhu stanoviska EIA se až po vydání veřejného příslibu podstatně zpřísnily podmínky realizace a provozu záměru v rámci návrhu stanoviska. Ovšem nemohli jsme veřejný příslib úplně vyhodit, protože tam je samozřejmě třeba kompenzace té jedné koruny za jednoho cestujícího.

Paní Kateřina Vojtíšková: Promiňte, teď mluvíte za Letiště Vodochody? (Potlesk.)

Pan Vladimír Ludvík: Teď mluvím za zpracovatele posudku.

Paní Kateřina Vojtíšková: Děkuji, to jsem potřebovala to ujištění. Poslední drobnost. Jenom přečtu včerejší odpověď pana Kačura na otázku k mimoúrovňové komunikaci. Takže máte problém s pozemky? Co se týče sjezdu a nájezdu, tak nemáme všechny pozemky pod

kontrolou, ale s ohledem na možnost vyvlastnit tyto pozemky to nevidíme jako zásadní problém. Pan Martin Kačur ve včerejších Hospodářských novinách toto řekl. Takže bude vyvlastňovat pozemky pro mimoúrovňovou komunikaci. Je to tak? (Potlesk a pokřik.)

Pan Martin Kačur: Stavba mimoúrovňové křižovatky na dálnici D8 je veřejně prospěšnou stavbou v zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, tudíž... (Pokřik v sále.)

Paní Jana Piekníková: Pokud chcete křičet, běžte prosím na mikrofon, není vám rozumět.

Předsedající Petr Studenovský: A hlavně, promiňte, nemáte slovo. Odpovídá... Ne, nezlobte se, pan Kačur odpoví a vy jistě dokážete reagovat. Máte přihlášku, nezlobte se. To bychom se přece nikam nedostali, kdyby hovořil každý z pléna. Pane Kačure.

Pan Martin Kačur: V Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje je stavba mimoúrovňové křižovatky na dálnici D8, mimoúrovňové křižovatky Odolena Voda, vedena jako veřejně prospěšná stavba. Pokud si vezmeme zákony, které jsou platné, tak pro realizaci veřejně prospěšné stavby lze použít i institut vyvlastňování, pokud nebude možné dohodnout se s vlastníky. Letiště Vodochody, pokud by takovou stavbu realizovalo a k tomu by docházelo, tak nebude vyvlastňovat pro svoji potřebu, bude vyvlastňovat pro potřebu státu, protože veškeré stavby, které se uskuteční, to znamená na silnicích II. a III. třídy, bude pak muset následně převést do majetku kraje a veškeré stavby, které budou ve spojitosti s dálnicí D8, tak bude muset převést do majetku Ředitelství silnic a dálnic. Tudíž pokud k nějakému vyvlastnění dojde, nebude to pro potřeby Letiště Vodochody a do vlastnictví Letiště Vodochody, ale do vlastnictví státu.

Předsedající Petr Studenovský: Prosím, vy máte slovo, tak se chopte, prosím. A mimochodem, opravdu pět minut to není. To jste nemohla myslet vážně, ani kdybyste byla zcela neunavená. (Promiňte.) Ale někteří napsali delší stopáž, tak já jsem vám dal přednost, protože jsem řekl, že kratší příspěvky budou mít přednost.

Paní Kateřina Vojtíšková: Já jsem ale vůbec nesouhlasila s tím, jak vedete tuhle diskusi. A můžete s tím nesouhlasit a můžete si s tím dělat, co chcete.

Předsedající Petr Studenovský: Ano, tak to já chápu samozřejmě. Já věřím tomu, že jste nesouhlasila s ničím, co jsem tady řekl, ale těžko se s tím dá něco dělat. Diskuse musí mít pravidla. Řekla jste pět minut, tak prosím.

Paní Kateřina Vojtíšková: Napsala. A to poslední, to je taková možná subjektivní reflexe řekněme, která se týká toho, jakým způsobem tady bylo vytvořeno aranžmá dnešního setkání, kdy tady bylo vytvořeno pódium s jednou řadou stolů s cedulkami, kde na jedné straně máme představitele Letiště Vodochody, jeho experty, které si sezval samozřejmě, uprostřed tedy sedí moderátor najatý ministerstvem k řízení této diskuse a na pravé straně tedy jsou zástupci ministerstva. Zdá se, jakoby tito lidé na pódiu prezentovali jednu věc, kterou chtějí společně prosadit proti těm lidem, kteří jsou dole, kteří jsou bez pití, kteří prostě sem přišli a ve svém volném čase, vzali si na to dovolenou, tady celý den tleskají, snaží se o něco a nemají šanci jakoby vás přesvědčit, vás, tuhle masu. (Potlesk.)

Zdá se mi, že mnohem příhodnější aranžmá by bylo jako u soudu, kdy máme tady nějaký nezávislý orgán, v tomto případě je to Ministerstvo životního prostředí, máme tady jakéhosi moderátora, který by měl být někde mezi tím, a máme tu dvě strany sporu řekněme. Máme tady stranu dotčených obcí a máme tady stranu oznamovatele a máme tady jakoby dva rovnocenné soupeře v uvozovkách a vy jste tím neutrálním orgánem. Já prostě nevím, co vás vedlo k tomuto uspořádání, které vypadá jako u soudu, ale kde my jsme v pozici nějakých zločinců, kteří se musí obhajovat, že vůbec se tady nějak vyjadřují. (Potlesk.)

Paní Jaroslava Honová: Nemusíte to už rozvádět. Dovolte mi, abych na to reagovala. My se především musíme řídit zákonem a vyhláškou. Takováto veřejná projednání v takovéto sestavě tady probíhají 20 let. Vy jste se asi nikdy s takovým veřejným projednáním zatím nesetkala...

Paní Kateřina Vojtíšková: A myslíte si, že je to správné?

Paní Jaroslava Honová: Podívejte se, nepřerušujte mě prosím. Vyhláška a zákon říkají to, co jsem tady již několikrát citovala, že cílem veřejného projednání je vyslechnout názory veřejnosti, občanských sdružení a je to vlastně prostor, který je zaveden již z evropské směrnice pro veřejnost, aby se tady všichni mohli vyjádřit. Je to velice široké pojetí v Evropě, takové všude ve státech nemají, že sem může přijít opravdu každý a každý může říci svůj názor. Nevím, kde bych jako ministerstvo, které skutečně sbírá názory lidí jako podklad, měla

sedět, jestli mám sedět v rohu a investor někde jinde, nedovedu si to představit, jakým způsobem by to probíhalo. Rozhodně nejsme na žádné straně. Naším cílem je sebrat vyjádření, připomínky, nahrát je a hodnotit je a na základě toho vydávat stanoviska o hodnocení vlivů. Samozřejmě v neposlední řadě jsou pro nás velmi důležité odborné posudky k hluku, k vodě, k půdě, ke všem složkám životního prostředí a odborníci na veřejné zdraví. Všichni tito odborníci mají autorizace. Například ti, co zpracovávají veřejné zdraví, mají zkoušku na Ministerstvu zdravotnictví.

Paní Kateřina Vojtíšková: Já mám také spoustu zkoušek, to máte jedno. Zkrátte to.

Paní Jaroslava Honová: Dobře, ale nebavme se o uspořádání veřejného projednání. Je to dlouholetá praxe, je osvědčená, není v tom žádný problém. A nevykládejte si něco, že my tady sedíme a máme jeden zájem. Prostě to tak není.

Paní Kateřina Vojtíšková: Mám jedinou doplňující větu. Já jsem neříkala, abyste šla někam do publika. Já jsem říkala něco jiného. Já jsem říkala, že vy jste jakoby ten soud, vy, paní Piekníková, paní Honová a vaši lidé na vaší straně, to znamená pan posuzovatel doktor Ludvík, ale támhle ti lidé nalevo, ti inženýři, kteří seděli třeba i vzadu, ti by měli být ve stejné pozici jako tady naši odborníci, protože my jsme tady také měli inženýry apod. V tomhle já nevnímám správné, že vy chodíte do stejného zákulisí, vy získáváte vodu, kávu apod. a my si támhle kupujeme za 20 korun u automatu půllitr vody. To je vše. (Potlesk.)

Paní Jaroslava Honová: Jenom dodatek. My skutečně nejsme soud. Znova říkám, cíl veřejného projednání je vyslechnout veřejnost, občanská sdružení atd. To už jsem tady říkala několikrát.

Předsedající Petr Studenovský: Jste s paní ředitelkou Honovou zajedno. Právě řekla totéž. Prosím, to je technická poznámka.

Řečník: Já bych prosím jen jednu takovou poznámku a upozornění pro občany, kteří přijeli a chtěli by odjet autobusem, že autobus počká venku, až to tady skončí, abyste neměli strach, že ujede a že tady zůstanete. Počká na vás. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Poprosil bych teď pana Martina Kupku, pana starostu Kupku, jestli by prezentoval v souladu se svou přihláškou stanovisko svazku obcí region Mratínského potoka. Máte slovo, pane starosto. Také vy jste napsal pět minut. Uvidíme, jestli se vám to podaří. Děkuji.

Pan Martin Kupka: Já věřím, že se mi to podaří. Doufám, že se podaří ještě trochu naladit energicky jak auditorium, tak vás, byť je to pokročilá doba, a že ve vašem hlase, pane Studenovský, nebude tolik nervozity.

Přátelé, region povodí Mratínského potoka se věnoval samozřejmě tak jako vy všichni podrobně té analýze. My jsme jako jednu z významných připomínek popsali také to, že celý záměr je v rozporu se strategií rozvoje toho mikroregionu, což je 17 obcí, které budou tím záměrem různě významně dotčeny podle toho, jak vzdáleny jsou od samotného místa realizace záměru.

Já bych se rád zeptal v téhle souvislosti, protože jsme se znovu z posudku dozvěděli, že takový koncept není předmětem posuzování EIA a že může být vypořádán až v rámci územního rozhodování. Mně tedy není známo, že by strategie rozvoje mikroregionu mohla být předmětem posuzování v rámci územního rozhodování, ale pokud má pan doktor Ludvík jako posuzovatel jiné informace a zná správný řád v oblasti územního a stavebního řízení lépe, tak se rád nechám poučit. Připadalo mi to, že naši připomínku jenom odkládá ad acta, aniž by se k ní musel vyjádřit. Já bych se rád zeptal, zda ta jednoznačná ne, včetně jednoznačného ne Středočeského kraje budou hrát v rámci posuzování ministerstva v rámci procesu EIA nějakou váhu a jakou váhu budou mít. (Potlesk.)

Paní Jaroslava Honová: Samozřejmě vnímáme odpor obcí, ale prioritní pro posouzení vlivů záměru na životní prostředí je dopad do jednotlivých složek, tj. hluk, voda, ovzduší atd. Čili není to o tom, zda někdo nechce tento záměr bez argumentů. Musí se vyhodnotit skutečný vliv tohoto záměru, zda lze za podmínek, které navrhuje zpracovatel posudku, do toho území ten záměr umístit, anebo nikoliv. To bude hrát největší úlohu samozřejmě.

Pan Martin Kupka: Já se jen obávám, aby tahle jednoznačná ne měla alespoň elementární váhu, aby byla zhodnocena vedle dalších argumentů jako veličina, která v rámci posuzování vlivu na životní prostředí má hrát roli. Hned zmíním proč. Já už jsem o tom trochu mluvil na začátku, kdy jsem uváděl, že hned v úvodu zákona o posuzování vlivu na

životní prostředí je uvedeno, že celý proces má směřovat k tomu, aby celý proces přispěl k udržitelnému rozvoji společnosti. Společností tedy rozumím rozhodně víc než jenom soubor zákonů. Společností rozumím zároveň společenství lidí žijících v tom území a domnívám se, že v tomhle ohledu mají názory samospráv, které s tím územím žijí v dennodenním kontaktu, nesporně významnou váhu. Samozřejmě že v tomhle ohledu jsme přivítali stanovisko Středočeského kraje, který vyslovil jako veřejnoprávní instituce s počtem 1,2 mil. hlasů, 1,2 mil. hlav svůj jednoznačný názor, a jsme přesvědčeni, že v procesu posuzování v rámci hledání názoru na to, co je udržitelný rozvoj, by měl hrát roli.

Poslední poznámka, čeho se obávám. V okamžiku, kdy se omezí posuzování vlivu pouze na zhodnocení toho, zda v jednotlivých parametrech je příslušná hodnota podlimitní nebo nadlimitní, tak se prostě nepodaří dosáhnout smyslu zákona, o kterém tady diskutujeme. A věřte mi, že zhodnocení, cituji stanovisko autora posudku: „Ve fázi procesu EIA není testován soulad s koncepčními dokumenty, ten je řešen v rámci procesu územního rozhodnutí,“ není uspokojivá odpověď. Minimálně proto, že pro většinu veřejnosti je prostě nesrozumitelná a třeba si neuvědomí, že v rámci územního rozhodování je takový koncept velmi obtížně uplatnitelný, mnohem hůř než v rámci procesu EIA, který definuje i něco, čemu je možné říkat udržitelný rozvoj společnosti.

Já jenom zmíním, bavíme-li se o potřebnosti a o veřejném zájmu, a je to poslední poznámka, že zmíněný strategický koncept rozvoje území, o kterém je řeč, definuje pět základních směrů. Z těch pěti základních směrů, vizí, kam by se ten region měl ubírat, čtyři z nich jsou v přímém rozporu s tím, co představuje záměr budovat Letiště Vodochody. Čtyři z pěti vizí jsou v přímém rozporu s budoucností, kterou by rýsovala realizace záměru. Nejde tedy o to, že záměr nepředstavuje žádný veřejný zájem, žádnou veřejnou potřebu, ale jsme přesvědčeni, že hlas samospráv vyjádřený hlasem 17 starostů je definováním nějakého veřejného zájmu a v rámci toho procesu by mělo být i k tomuhle nepochybně přihlédnuto. (Potlesk.)

Nechci to více prodlužovat. Jenom si dovolím upozornit na to, že místní samospráva je jedna z mála substancí české společnosti, která v poslední době nebyla podrobena devalvací, skandalizování a představuje jeden z mála pilířů v českém politickém systému. Troufnu si tvrdit, že i to je argument pro to, aby jednotné hlasy samospráv v tomhle případě byly slyšeny a byly vnímány. Děkuji mnohokrát za pozornost. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Děkuji za vaše vystoupení, pane starosto. V tuto chvíli z technických důvodů musíme udělat přestávku kvůli nahrávání průběhu této diskuse,

protože už nahráváme 12 hodin zhruba a je potřeba učinit jakési technické opatření, jehož podstatu úplně přesně neznám, ale řekněme uděláme 15minutovou přestávku. Takže 15 minut přestávka.

Musím říci, že inženýr – moc se omlouvám, pokud bych zkomolil jméno, Ing. Petr Konupčík bude následovat jako první diskutující po přestávce, po něm pan Bubeníček a dále Petr Honěk z Líbeznic. Děkuji.

(Přestávka.)

(Po přestávce.)

Předsedající Petr Studenovský: Dámy a pánové, prosím, můžeme pokračovat? Jak jsem řekl před přestávkou, na řadě je Ing. Petr Konupčík. Doufám, že nekomolím jeho jméno. Prosím, aby se ujal slova.

Pan Petr Konupčík: Dobrý večer, dovoluji, abych se představil. Jmenuji se Petr Konopčík, jsem z Baště, zastupuji sám sebe, manželku a jeden a půl ročního syna. Chtěl bych říci, že jsem vystudoval Fakultu chemicko-technologickou v Pardubicích, stejně tak jako manželka. Manželka navíc vystudovala obor životní prostředí.

Mám jednu konkrétní otázku. Byly hlukové limity stanovovány experimentálně, tzn., monitoringem, prakticky, měřením? Byly hlukoměry na nějakých stanovištích v dráze přiletu a odletu? Nebo se to dělalo podle vašeho vychytaného programu? Všechno.

Pan Libor Ládyš: Chvilku jsem si nebyl jistý, co myslíte hlukové limity. Limity jsou dané zákonem. (**Pan Petr Konupčík:** Tak tedy ta hladina.) Dobře. Čili vy jste myslel, jakým způsobem byla stanovena pásma, která byla spočítána? (**Pan Petr Konupčík:** Tak, děkuji. V tomto jsem laik, omlouvám se.)

Takže ta byla stanovena na základě programového produktu a schválené metodiky pro výpočet. (**Pan Petr Konupčík:** Vy jako autorizované osoby si myslíte, že program je dostačující?) Ještě jednou, já jsem nerozuměl. (**Pan Petr Konupčík:** Vy si myslíte jako autorizované osoby s kulatým razítkem, že program je dostačující metoda?)

Výpočtový model je výpočtový model samozřejmě, a my jsme se snažili maximálně objektivizovat hodnoty, které byly vypočítány. Já jsem vám tady ukazoval porovnání našeho výpočtu a výpočtu nezávislou osobou jiným programovým produktem, jinou metodikou, a my jsme navíc ještě udělali v rámci studie, abychom měli stoprocentní jistotu nebo měli jsme co

největší jistotu shody výsledků s reálem, jsme udělali obdobný výpočet také pomocí jiného programu a jiné výpočtové metodiky.

(Pan Petr Konupčík: Děkuji. Limitní hodnota podle zákona je 50 decibelů.) 60. Jestli myslím pro letecký hluk. **(Pan Petr Konupčík:** Pro letecký hluk ve dne je 50.) 60.

Pan Petr Konopčík: Protože pracuji ve své práci s podobnými přístroji, dá se to přirovnat k měření seizmiky při clonových nebo plošných odstřelech. Já si můžu na programu naměřit jakékoli hodnoty, napočítám si seizmiku. Dávám příklad. Napočítám si seizmiku, ona mi nějak vychází. Já naprojektuji trhací práci pomocí trhavin a ona mi tak nevyjde. Proto se seizmika měří.

Takže když půjdete ke mně na pozemek, kde přistávací dráha je 300 m nade mnou, a dáte tam hlukoměr, tak to bude pod hladinu 60 decibelů. Já vám říkám, že ne. A taky vám řeknu, co vám na to řekne malý syn, když to tam burácí co 4 minuty, nebo bude.

Pan Libor Ládyš: Já vám nemůžu teď odpovědět, já nevím, kde vy máte pozemek. (Baš', přímo proti koridoru, na konci Bašti. To, co je přede mnou směrem na Vodochody, to bude ještě horší.)

Mám to tady otevřené. V obci Bašti by se měl při uvažovaných intenzitách letecké dopravy a při skladbě letadel, tak jak byla uvažována, by se měly pohybovat hladiny kolem 58, 57 decibelů ve středu Baště.

Pan Petr Konopčík: Vlastě to splňuje limity, v pořádku. Všichni budeme nahluchlí, syn bude totálně vyřízený, další děti taky, ale vy budete v klidu, protože program je super. Říkám to takto útočně z toho důvodu, protože s autorizovanými osobami pracuji. Když potřebuji, aby mi něco prošlo, tak mi to vždycky projde. (Potlesk)

Pan Libor Ládyš: Vím samozřejmě, kam míříte. Pokud bychom posuzovali záměr, který je realizován, tzn., kde počty letadel, nebo kde se lítá s letadly, která uvažujeme, tak se to naměřit dá. **(Pan Petr Konupčík:** Proč to je uděláno?) Protože ta letadla tady nelétají. **(Pan Petr Konupčík:** Proč nebyly udělány zkušební lety? Proč když já můžu udělat zkušební seizmické měření a odstřely, vy nemůžete udělat pár přeletů v jakýchkoli klimatických podmínkách a zhodnotit to férově jako autorizované osoby.) (Potlesk)

Já nevím, jestli jste četl tu akustickou studii, nebo nečetl. **(Pan Petr Konupčík:** Ne, to je dotaz technika, na to nepotřebuji číst EIA.) Dobře, řeknu to jinak.

Program a výpočtová metodika byla kontrolována měřením, byla kontrolována měřením jiným subjektem, který zpracoval podobnou věc pro letiště Praha – Ruzyně, kde létají obdobná letadla, která budou létat do Vodochod. Tzn., na základě průletů v nějakých definovaných vzdálenostech a v definovaných bodech se to kontrolovalo, kontrolovali jsme výpočtem reálné průlety letadel. (**Pan Petr Konupčík:** V obci Bašť? Mě nezajímá Ruzyně, já bydlím v Bašti, proboha.)

Samozřejmě, ale uvědomme si jednu věc. Je to pořád stejný zdroj zvuku, který je ve vzduchu. Jaké prostředí je tam jiné? Vzduch je stejný v Bašti, jako v Ruzyni.

Pan Petr Konopčík: Víte co, neurazte se, mně to jako odpověď stačí. (**Pan Libor Ládyš:** To jsem rád.) Myslím, že není co dodat. To bylo všechno k technickým otázkám a teď mám také subjektivní pocit, stejně jako paní Vojtíšková, jedna věc, paní Honová, nikdy na nás nekřičte, nejsme vaše děti, to si zkoušejte doma. (Potlesk)

Druhá věc, vaše pódium – nechte mě domluvit – vaše pódium mělo být ve stejné úrovni, jak jsme my, protože takhle to opravdu působí, že vy tady máte nějakou věc, kterou nám cpete do hlavy. To je něco, to je totálně zpackané jednání tohle. Za sebe říkám Vodochoďům ne, mám pro to důvody. Děkuji, na shledanou.

Předsedající Petr Studenovský: Vyjadřovat se k tomu, na které straně bylo křiku víc, nevím. Mě mrzí, že máte takový dojem. Nenapadlo mě, my potřebujeme vidět, kdo se přihlásí. Nebyla vyloučena varianta, že tento sál bude plný. Považuji toto uspořádání za logické a obvyklé. Upřímně mě nenapadlo, že byste proti němu mohli protestovat, a je mi líto, že tak činíte. Budiž. Myslím si, že způsob zapracování připomínek zasedací pořádek s největší pravděpodobností ovlivní naprosto minimálně, resp. vůbec. Ze zvukového záznamu ostatně nebude patrné, kdo kde seděl. Mrzí mě, že máte z toho ten pocit. Budiž. Myslím, že nic dalšího k tomu není třeba dodávat.

Teď nevím, jestli mluvil pan Bubeníček. Hovořil a odešel. Teď mám přihlášku Petra Hoňka z Líbeznic. Máte slovo.

Pan Petr Honěk: Hezké brzké ráno. Pokusím se být maximálně stručný a zaměřím se tentokrát na jednu specifickou oblast, a tou jsou zdravotní rizika. Budu mluvit k panu dr. Havlovi a budu mluvit k panu Ing. Kubínovi (*pozn. správně je Kubina*). Jak jsem se dozvěděl, ten tady není. Což je škoda, protože bych začal jeho oponentním posudkem k zdravotním rizikům, údajům akustické rozptylové studie a posouzení zdravotních rizik. Ta studie má

celkem 65 stran. Já jsem si dal tu práci a z té studie jsem odstranil citace původní práce, kterou ta práce oponuje, a to byla práce pana doktora Havla. Když jsem odstranil citace, které jsou tam bohatě zmíněny, vyšel mi rozsah asi 14 stran. To neříkám, že jsou to normostrany. Protože nejčastějším vyjádřením, které tam pan Ing. Kubín (*pozn. správně je Kubina*) píše, jeho nejčastější věta je „Bez připomínek.“, kterou tam zmínil asi šestapadesátkrát. Šestapadesátkrát bez toho, že by napsal, proč ty připomínky nemá, nebo že by se jakkoli dál vypořádal, učinil jakoukoli oponenturu tomu původnímu posudku doktora Havla.

Silně pochybuji, jestli se na 14 stranách dá posoudit nebo oponovat zdravotní rizika tak rozsáhlé stavby, jako je Letiště Vodochody, kdy de facto vliv na životní prostředí a vliv na zdraví je to hlavní, co by mělo být vypořádáno, a připomínky by měly být vyargumentovány a vypořádány, a neviděl jsem v oponentním posudku jakékoli vypořádání připomínek, které měly jednotlivé obce a občané. Bohužel, nenašel jsem je tam.

Pokud budu pokračovat dál, co vytýkám oponentnímu posudku, ten oponentní posudek je zpracován, a v podstatě to i přiznává, pod časovým tlakem, tzn., že na něj nebylo dost času, tak jako my tady nemáme dostatek času na vyjádření a jsou ta vyjádření, řekněme, krácena panem moderátorem, tak ani oponentura nebyla dělána v dostatečném časovém rozsahu, aspoň to tvrdí sám autor.

Ten posudek je doplněn několika grafy z Ústavu zdravotnických informací a statistiky, např. o počtu nádorů v ČR, o jejich trendech. Jenže ty trendy nám neřeknou vůbec nic o tom, jaký je potenciální vliv Vodochod na zdraví lidí, kteří žijí v okolí letiště. Čili jestli celkové počty nádorů rostou nebo klesají, je zcela irrelevantní, to s čím si oponentní posudek hraje.

Další věc, že některé interpretace jsou úplně chybné, např. pan dr. Kubín (*pozn. správně je Kubina*) tam cituje některé věci a počty zhoubných nádorů na Praze - západ, přitom dotčené území se nachází na Praze - východ. Nevím, jestli si pan autor vůbec zjistil, kde se záměr letiště nachází. To k oponentnímu posudku, který za oponentní absolutně nepovažuji, považuji ho za zcela nedostatečný a de facto, pokud by někdo něco takového vypracoval jako svou rigorózní práci, tak musí být vyhozen, protože tam žádné vlastní myšlenky nejsou. (Potlesk)

Dál k tomu původnímu posudku pana doktora Havla. Ten se snažil, řekněme, více, aspoň z toho pohledu, který jsem měl možnost vidět, nicméně některé věci tam zcela postrádám. Pokud si vezmeme definici zdraví podle WHO, a já vám ji tady ocituji, což je stav kompletní fyzické, duševní a sociální pohody a ne pouze nepřítomnost nemoci nebo neduživosti. V zásadě sociální aspekt v posudku ani v oponentním posudku zhodnocen nebyl, nebo nebyl zhodnocen dostatečně.

Jako základní považuji např. ten už zmiňovaný pokles cen nemovitostí podle metodiky Cost-benefit analýzy, doporučené EEA, se to dá zhodnotit poklesem o 0,2 – 1,5 % poklesu hodnoty nemovitosti za každý decibel nad 55 decibelů, což je poměrně jasný údaj, který je použitelný a dá se z něj poměrně jednoduše a poměrně jasně metodicky vykvantifikovat, o kolik peněz přijdou přítomní občané v dotčených obcích při realizaci záměru.

Dál mám procesní dotaz. Procesní dotaz se týká toho, že zde nepřítomný pan Ing. Kubín (*pozn. správně je Kubina*) má odborný posudek, platný samozřejmě v době vypracování posudku. Nejsem si však jistý a nevím, jestli ho má platný i dále a jestli ho nemusí mít platný, pokud ho obhájí nebo by měl obhajovat svou práci zde na veřejném projednání.

Další dotaz nebo řekněme výtku mám směrem k zadavateli. Letiště Vodochody, a nijak to asi nezastírá, jeho hlavním klientem budou charterové společnosti a lowcostové aerolinky. Počítáte s nějakým počtem nočních letů? Jestli se nepletu, tak poslední číslo je 740. Vy ovšem velice dobře víte, že lowcostové společnosti disponují těmi nejhoršími a nejlevnějšími sloty, jinými slovy, v momentu, kdy např. v Madridu je špatné počasí a nebude se dvě hodiny odlétat, tak první, kdo odletí, bude Lufthansa, British Airways a ostatní nadnárodní společnosti nebo národní dopravci, protože si můžou ty sloty dovolit, a všichni ostatní budou stát ve frontě. Tzn., že každé zhoršené počasí, každé zavřené letiště v Evropě bude znamenat zpožděné lety k vám na Vodochody. (Potlesk)

Dál mi dovoluji poslední určitý subjektivní pocit. Subjektivní pocit, musím konstatovat, bohužel, z toho všeho, jak to tady zaznívá, jak zaznívá argumentace bohužel i ze strany regulátora, což je Ministerstvo životního prostředí, nabyt jsem dojmu, že už je dávno rozhodnuto. (Potlesk)

A musím říct jednu věc. Jak jste tady dneska slyšeli, celá řada připomínek je nevypořádaná. Myslím si, že celý posudek je slabý a samozřejmě zákon umožňuje podat žalobu a napadnout případné rozhodnutí u soudu, a já jsem přesvědčený o tom, že obce, případně sdružení obcí to udělají. Díky. (Potlesk)

Předsedající Petr Studenovský: Stručně se vyjádřím. Mrzí mě, že jste řekl, že vystoupení jsou moderátorem krácena. Přece jste si všiml, že jsem žádné vystoupení nezkrátil. Dvě a půl hodiny tady mluvila jedna občanská iniciativa. Jediné, co jsem učinil, je, že jsem poprosil, abyste byli pokud možno co nejstručnější, a upravil jsem pravidla diskuse, aby se dostalo na všechny. Myslím, že to je v zájmu všech nás, kteří tady sedíme. Myslím si, že to není spravedlivé, co jste řekl. Nežádal jsem žádné vystoupení, konec konců ani to vaše, které

také nemělo pět minut. Já rozumím, že to tady nemůžeme dodržovat. Ale poprosil jsem o stručnost. To je vše. Mrzí mě, že jste to řekl.

Zástupce zpracovatele posudku by se asi měl vyjádřit. Pane Ludvíku.

Pan Vladimír Ludvík: Jak jsem říkal na začátku, omluvil se z důvodu dlouhodobé nemoci. Co se týče jeho autorizace, ano, je pravda, že autorizace měla platnost do 31. 12. 2012, takže v době zpracování posudku autorizaci měl. Já osobně se domnívám, že posudek je platný.

Co se týče toho, jak jste říkal, že tam nejsou žádné nové myšlenky apod., ten jeho posudek je skutečně posouzením toho, co zpracovával pan dr. Havel, a jak to vidím já, tak on tam zkontroloval všechny výpočty, zkontroloval správnost metodik a dospěl k těm závěrům, ke kterým dospěl, to je zase můj názor, já si myslím, že je to v pořádku.

K těm zpožděným odletům lowcostů, tohle v procesu EIA je obtížně uchopitelné, a proto je tam podmínka, že mohou být maximálně čtyři opožděné přelety, a to maximálně do 24 hodin, a jakým způsobem si to oznamovatel při provozu zařídí, to my tady nejsme schopni detailně řešit. Každopádně je to striktní podmínka, a z hlediska procesu EIA musí být splněna.

Předsedající Petr Studenovský: Děkuji, a pan doktor Havel by se vyjádřil k věcem zdravotním.

Pan Bohumil Havel: V tom hodnocení jsou poměrně obsaženy obsáhlé výpočty. A Ing. Kubina, který je právě přes tyto výpočetní oblasti expertem, všechny zkontroloval, což si myslím, že je poměrně náročná a dost podstatná část jeho oponentního posudku. Kromě toho moje práce prošla dvojí oponenturou, protože první oponentura je vždycky prováděna odbornými pracovníky krajské hygienické stanice jako orgánu ochrany veřejného zdraví, a vlastně přes ně by nekvalitní hodnocení rizik nemělo projít.

Druhou záležitostí potom je vlastní metodika. Tam byla zmínka o sociálních vlivech. Já rozhodně považuji za součást hodnocení vlivu na veřejné zdraví např. obtěžování, přestože se dá dost obtížně hodnotit jeho zdravotní závažnost, ale je to jednoznačně vliv na kvalitu života, na psychickou pohodu lidí. Ovšem hodnotit ze zdravotního hlediska změnu ceny majetku, to opravdu neumím a do těch metodik hodnocení vlivu na zdraví to jednoznačně nepatří.

Předsedající Petr Studenovský: Pan starosta Kupka se přihlásil s faktickou poznámkou.

Pan Martin Kupka: Prosím paní ředitelku Honovou o vyjádření z hlediska procesního, zda případně skutečnost, že autor onoho oponentního posudku nemá v tomto okamžiku, v okamžiku veřejného projednávání procesu EIA platnou autorizaci, zda nemůže být, ať už ze strany oznamovatele nebo ze strany zástupců veřejnosti důvodem ke zpochybnění procesu, případně k procesnímu sporu, a zároveň jsem se chtěl zeptat, jak se ministerstvo vypořádá s uvedenými připomínkami ke kvalitě, a to jak k profesní kvalitě onoho oponentního posudku, tak k profesní kvalitě onoho posudku globálního, zpracovaného panem dr. Ludvíkem, kdy tady v průběhu dne také několikrát zazněla věcná kritika kvality posudku. (Potlesk)

Paní Jaroslava Honová: Budeme se tím zabývat, jak už jsem několikrát řekla. Ano.

Předsedající Petr Studenovský: Pan starosta se ptal na procesní otázku.....

Paní Jaroslava Honová: ...platnosti té autorizace. Budeme to také ověřovat samozřejmě.

Předsedající Petr Studenovský: Prosím paní Janu Maškovou s jejím vystoupením. Paní Jana Mašková má tady přihlášku.

Paní Jana Mašková: Dobré ráno, jmenuji se Jana Mašková, jsem tady jako obyvatelka Odolene Vody a ráda bych ocitovala text dopisu, adresovaného Ministerstvu životního prostředí, který jsem napsala, a budu tímto žádat také o zaprotokolování, a ten dopis vám samozřejmě v jednom vyhotoven nechám.

Vznáším tady pár dotazů. Nejdřív bych to přečetla, ten dopis, a potom, jestli budete chtít reagovat, nechám to na vás. Aha – už to bude lepší. Mám to zopakovat? Fajn.

Připomínky a požadavky k záměru Letiště Vodochody MZP 257. Na základě studie, která byla zveřejněna, mám několik dotazů. Zda se záměrem, postavit letiště, přišel člověk, který zná zdejší poměry a je obeznámen s životním stylem prostředí, v němž se letiště plánuje. Jinými slovy řečeno, zda bylo či nebylo o vybudování letiště rozhodnuto pouze podle množství zelených ploch na mapě a podle dobré dostupnosti Prahy.

Za druhé, zda požadavky investora byly zpracovávány na základě zralého rozumu, a ne pouze na základě analýzy toho, kolik se musí ročně vydělat, aby se provoz letiště vyplatil.

Za třetí, zda někdo spočítal, pokud je, cituji, průměrný denní počet odbavených cestujících 9600, kolik by v takovém případě připadalo plochy na jednoho cestujícího. Při pouhých aritmetických propočtech to znamená, že za předpokladu, že se bude odbavovat 24 hodin denně, což jak jste říkali, tak nebude, tak při 24hodinovém provozu by odbavení jednoho cestujícího připadlo na 10 vteřin.

V uplynulých letech stoupl počet občanů ve městě Odolena Voda zhruba o tisíc obyvatel, a už to je znát na zhuštění dopravy. Další navýšení je nemyslitelné, i když by doprava byla jako by mimo město Odolena Voda. Nynější dálnice je také mimo město, a přesto její provoz narušuje životní prostředí svým hlukem i zplodinami.

Za čtvrté, zase cituji, průměrný počet pohybů letů za den, celoroční průměr je 96. Pokud toto číslo vydělíme číslem 24, tady počtem hodin za jeden den, tak nám vyjde, že každých 15 minut bude startovat jedno letadlo, a to každý den 365 dnů v roce, a po celý den, tedy i v noci, takže průměrný počet pohybů v charakteristickém letovém dni, jak se říkalo, je 141. Takže v tom případě by startovalo letadlo každých 10 minut po celý den, tedy i v noci.

V tomto případě stačí si všechno vyzkoušet. Bylo tady několik připomínek, jestli byla provedena praktická ukázka nebo jestli se to v praxi vyzkoušelo. Já bych navrhovala, pozvěte představitele investorů a při jednání nechte startovat po celý den každých 15 minut jedno letadlo. Pokud nebude stačit jeden den, můžete to protáhnout třeba na celý týden a opakujte to dnes a denně, no a při tom si můžete vyměňovat názory, týkající se vlivu letiště na životní prostředí a zdraví. (Potlesk)

Ve dnech, kdy bude testováno 96 letů za 24 hodin, objednejte ještě na každý den 572 automobilů a 6 autobusů, tzn., že k nynějšímu provozu se ještě přidá každých 10 minut jedno auto, a to zase celých 24 hodin včetně noci. A k tomu ještě si na ten samý den pozvěte 9600 lidí. Takový návrh.

Takže další dotaz se týká parkovacích ploch pro automobily a autobusy. Kde se pro ně vezmou parkovací místa? Parkovací plochy? Záměr, použít okolní pole je nepřijatelný, jednak z toho důvodu, že nemůžeme v dnešní době, kdy hrozí nedostatek potravin, se vzdávat dobrovolně půdy, která nás bude jednou opět živit, a druhý závažný důvod je ten, že voda, která se v současné době vsákne do této úrodné půdy, by v případě, že by se tato půda změnila na beton a asfalt, stekla po povrchu a natekla do říčního koryta, čímž by se zvýšilo nebezpečí povodní.

Z toho důvodu také žádám nejen jako obyvatel města Odolena Voda, které je přímo ohroženo provozem letiště, ale také jako občan ČR, o vypracování studie, ve které bude pravdivě uvedeno, jaký vliv měla stavba průmyslových center v uplynulých 20 letech na zvýšený počet povodní v ČR, a jak by stavba letiště v tomto smyslu ovlivnila budoucí stav vodních toků s ohledem na možné zvýšené riziko povodní.

Česká republika leží v srdci Evropy, a ta, pokud tento problém nebude řešen, budou ohroženy i okolní státy, takže si myslím, že se jedná o dost důležitou věc.

Za sedmé, zemědělská půda byla vždycky hlavním předpokladem pro život. I vy jistě patříte k těm, kteří tuto zásadu ctí, a proto vás jako občan ČR žádám o vydání zákona o okamžitém ukončení prodeje zemědělské půdy a lesů a jejím následném využití pro průmyslové účely, a to v zájmu přežití generace naší i generací budoucích a v zájmu zachování přirozeného stavu věcí včetně přírodního koloběhu. Po vydání takového zákona pak budou veškeré diskuse na téma Letiště Vodochody bezpředmětné. Děkuji vám za pozornost. (Potlesk)

Předsedající Petr Studenovský: Kdo je, prosím, připraven odpovídat? Můžeme to vzít od konce. Žádost o okamžité zastavení prodeje. Ano, prosím.

Pan Martin Kačur: Na část připomínek, které byly, protože některé asi nejsme schopni realizovat my, ani na to nemáme odpovídající oprávnění a možnosti. Ale jenom k pár bodům, které tady zazněly. Co se týče zemědělské půdy, samozřejmě projekt je realizovaný s maximální možnou mírou v území, které dnes je v územních plánech vedené jako dopravní plocha, tzn., jako letiště. Projekt jako takový z toho území vystupuje v minimální míře.

Co se týče vod a záplav, tak samozřejmě celý projekt byl připraven tak, aby veškeré srážky, které spadnou na nově vybudované plochy, aby letiště bylo schopno zadržet a řízeným regulovaným odtokem pouštět dál, tzn., aby se nezvyšovaly kapacity oproti stávajícímu stavu.

Co se týče parkování, pokud ještě můžu, ono to hodně souvisí i s tím, na jaký typ, na jakou klientelu budeme zaměřeni, u nízkonákladových leteckých společností a jejich cestujících se očekává, že z 90 % jsou to lidi, kteří přijedou sem do ČR nebo odlétají a budou využívat MHD. Naopak pro nás bude výhoda ta, že třeba metro Letňany je poměrně blízko k letišti Vodochody a můžeme zajistit poměrně slušnou autobusovou dopravu.

Co se týče kapacit a ploch, které jsou počítané pro terminál, tak ty vycházely ze standardních propočtů, které Mezinárodní organizace civilního letectví, která zaštiťuje letecké společnosti IATA, která udává jako doporučené plochy pro určitou úroveň kvality služeb,

takže ty jsou designované na tu úroveň, která je vyžadovaná pro potřeby odbavování nízkonákladových leteckých společností a charterových společností. To, je, co mě napadá teď k tomu.

Předsedající Petr Studenovský: Pan doktor Bajer doplní odpověď.

Pan Tomáš Bajer: Mám dvě poznámky. Ten záměr vyvolává nároky na celkem asi 391 tisíc m², z čehož 363 tisíc metrů a nějaké drobné jsou v kategorii ostatní plochy, 2 348 v kategorii zastavěné plochy, a ten zbytek, tj. 25 tisíc m² je v kategorii zemědělského půdního fondu, a ta dokumentace současně říká, že ty pozemky, které jsou v kategorii ZPF, jsou z hlediska bonitovaných půdně ekologických jednotek zařazeny do třídy většinou 4 a 5, což jsou zemědělské půdy podle příslušného metodického pokynu MŽP půdy těch nejhorších kategorií, protože jsou samozřejmě ty půdy členěny od 1. do 5. třídy ochrany.

Jestli jsem tam ještě dobře pochopil tu jednu věc, která se týká počtu odbavených cestujících a počtu vyvolaných pohybů, že to nějak nesedí nebo neodpovídá, tak už jsem říkal ráno nebo někdy dopoledne, že ten záměr generuje denně asi 6000 pohybů osobních automobilů, a potom dále, a to říkám teď, je v EIA uváděno, samozřejmě počítáno a bilancováno ještě v denní době s 336 nákladními automobily a autobusy, protože většina charterů znamená, že cestující budou odváženi autobusy, nikoli že pojedou autem. Byla-li obava, že jsou podhodnoceny údaje o dopravě ve vztahu k počtu denně odbavených cestujících, tak samozřejmě výpočet pohybu je vysoce na straně bezpečnosti. Děkuji.

Paní Jana Mašková: Můžu ještě k tomu? Já si totiž nedokážu přestavit, že na takovém malém prostoru, který tam je, se bude denně střídat takové množství lidí. Proto by mě docela zajímalo nebo bych byla opravdu ráda nebo bych možná na tom i trvala, abyste si to vyzkoušeli. To není snad ani proveditelné, takové množství lidí na jednom místě kumulovat dennodenně, tak jak je to v návrhu. To je nemyslitelné. To je jedna věc.

A druhá věc, pořád trvám na tom, že by se měla udělat nějaká studie, co se týče povodní, protože to samozřejmě všechno souvisí s tím, o čem jsme se tady bavili, o vodohospodářství a o tom všem. To si myslím, že je taky dost důležitá věc, kterou je třeba vzít v potaz. Děkuji.

Předsedající Petr Studenovský: Záležitost povodní a hydrologických záležitostí, zdá se, již byla řešena, takže k tomu není třeba se vyjadřovat. Pan ředitel Kačur by se vyjádřil

k množství automobilů, a pak bych vás rovnou poprosil, jestli byste mohl odpovědět na otázku, kterou máte písemně.

Pan Martin Kačur: Spíš to nebylo ani o množství automobilů, ale o objemu cestujících, který jsme schopni odbavit na m2, které jsou plánované. Stačí se podívat na objem odbavených cestujících na Ruzyňském letišti a metry čtvereční, které tam jsou, a ty poměry odpovídají. Ruzyňské letiště taky nevychází z jiných čísel, než která použili projektanti při přípravě našeho terminálu.

Dále je tady dotaz, *prosím o sdělení informace, kdo, jaký orgán, kdy a jakým postupem dospěl k rozhodnutí, že přivaděč na D8 je ve veřejném zájmu*, jak jsem tady uvedl. Přivaděč na D8 je v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje vedený v oddílu veřejně prospěšných staveb. Je to stavba, která je vedena jako veřejně prospěšná stavba. A to schválení, teď nevím úplně přesně, dva roky, možná tak rok asi, nebo možná dva roky je ta stavba vedena jako veřejně prospěšná stavba, jak byly schváleny Zásady územního rozvoje.

Předsedající Petr Studenovský: Slyším tady zezadu, že snad zastupitelstvo kraje o takových věcech rozhoduje.

Řečník: Karel Růžička má dotaz na Ministerstvo životního prostředí, který by předal písemně. Co to je významná změna? Co by to mohlo konkrétně představovat? A děkuje za odpověď.

Paní Jaroslava Honová: Jestli mohu, odpovím velice jednoduše. Je to taková změna, která by mohla významně zhoršit dopady konkrétního záměru do životního prostředí. Je to např. zvýšení kapacity pohybu letadel.

Pan Karel Růžička: Karel Růžička, vzhledem k tomu, že Pardubice, myslím, navyšovaly svoji kapacitu, České Budějovice o tom uvažovaly, Karlovy Vary o tom uvažují, u sousedů na Sliači se tak stalo. Máte nějaké konkrétní číslo? Tady to jsem si mohl přechíst, ale máte nějaké konkrétní číslo, co to je konkrétně, co si máme představit u Vodochodů za významnou změnu? Bude to 50 tisíc pohybů, nebo až 100 tisíc? Řekněte nám to, co to bude znamenat.

Paní Jaroslava Honová: Já to neumím v číslech. Je to změna, která může významně ovlivnit jednotlivé složky životního prostředí nebo mít vliv na veřejné zdraví. Většinou takovou změnu je potřeba na to aplikovat zjišťovací řízení. Závěr zjišťovacího řízení dojde k něčemu. Buď ta změna je významná, nebo není významná.

Pan Karel Růžička: Už probíhalo nějaké takové řízení v ČR za posledních 20 let?

Paní Jaroslava Honová: Určitě na letišti ano. České Budějovice např. tam proběhl proces EIA zjišťovací řízení nedávno.

Pan Karel Růžička: Můžete konkretizovat poměry, jaké tam byly, jestli to bylo zvýšení o 15 %...

Paní Jaroslava Honová: Tam se ani nenavýšovaly počty. V Pardubicích proběhlo nedávno veřejné projednání také na letišti Pardubice.

Pan Karel Růžička: Můžete říct důvod? Abychom se trochu v tom zorientovali. Já nebydlím v Pardubicích. Určitě Ministerstvo životního prostředí...

Paní Jaroslava Honová: To je komplexní změna. Tam může být jedna položka, kdy navýšíte počet letadel nebo prodloužíte dráhu, nebo přistavíte, v Ruzyni byla bis dráha, tak samozřejmě tam se dá předpokládat významná změna v jednotlivých složkách životního prostředí, a tam byl proces EIA.

Pan Karel Růžička: Abychom měli konkrétní představu, co to bude znamenat za pár let?

Předsedající Petr Studenovský: Pan doktor Bajer to doplní, možná vás jeho odpověď uspokojí.

Pan Karel Růžička: Ještě mě napadla jedna otázka během toho čekání, jak v pořadí budou Vodochody, jakou velikostí budou v pořadí mezi letišti v ČR s 35 tisíci pohyby. Ruzyně má 131 tisíc a nějaké drobné, Vodochody budou páté, patnácté?

Předsedající Petr Studenovský: Pan doktor Bajer jestli může nejprve tu první odpověď.

Pan Tomáš Bajer: Příklad k významné změně, protože Pardubice jsme také dělali my a důvodem toho, proč záměr byl podroben celému procesu posuzování vlivů na životní prostředí, bylo jen a pouze to, že investor záměru a oznamovatel hodlá postavit nový terminál, který bude zhruba 800 m od stávajících prostorů, kde jsou cestující odbavováni. Tuto změnu MŽP vyhodnotilo jako významnou změnu a záměr byl podroben celému procesu EIA, aniž měnil počty územním rozhodnutím povolených pohybů civilních letadel. To je příklad nějaké změny, která musela znovu do procesu posuzování vlivu na životní prostředí. A protože před 4 lety totéž letiště hodlalo změnit systém svého palivového hospodářství, muselo opět jít do procesu posuzování vlivů na životní prostředí, protože i tato změna byla označována jako významná.

Pan Karel Ružička: Další dotaz byl z hlediska velikosti letiště, na kterém místě bude Letiště Vodochody v rámci České republiky, kolikáté by to bylo z hlediska velikosti letiště v ČR, bude-li záměr realizován. Pane řediteli.

Pan Martin Kačur: Myslím si, že druhé nebo třetí letiště z hlediska počtu pohybů letadel.

Předsedající Petr Studenovský: Poprosím, aby k mikrofonu přišel pan Zemek, mám tu jenom příjmení pan Zemek, a přednesl svůj diskusní příspěvek.

Pan Leoš Zemek: Dobrý večer, jmenuji se Leoš Zemek, jsem vyučen v leteckém průmyslu. To je mi trošku nemilé, že tady musím mluvit na druhé straně. Já jsem si představoval, že tady přijdu, že se otočím a budu mluvit k odborníkům. Já mám teď problém, protože nevím, kam se otočit.

Začnu tím, že bych upozornil na špatnou kvalitu, a to špatnou kvalitu dokumentace, posudku i procesu řízení EIA. Skočím odzadu. K procesu – mám tady napsaný bod Nedodržení termínu posudku. O tom jsme se tady bavili.

Ale další se zmíním o dodatku složky EUROCONTROL, která se objevila na internetu až 22. 5. 2013. A upozorním i na čas, 19 hodin 14 minut. Prý to byl pátek. Přitom datum

k uzavěrce pro možnost odevzdání připomínek se nezměnilo. Takže tady opět se nabourávají termíny EIA.

Pak bych se zastavil u zdůvodnění záměru. Tady bych citoval EUROCONTROL. Máme ho všichni k dispozici, ale stačí se do něj podívat, jak se k důvodu staví EUROCONTROL, který, jak jsme se tady dověděli, je organizace, která je vysoce odborná. EUROCONTROL požádal o předložení marketingové rozvojové strategie k navrhovanému rozvoji, která by podle předpokladů měla zohlednit turistiku a poptávku dopravců, demografii, rozvoj tras atd., s cílem podložit předpoklady pro počty pohybů, načasování letů a typy letadel, použité pro posouzení hluku. Po zastavení žádosti navrhovateli rozvoje nebyla předložena žádná konkrétní marketingová rozvojová strategie, takže přes všechna přesvědčení navrhovatele o existenci poptávky má návrh zásadně spekulativní charakter. (Potlesk)

Dále bych se zmínil o dokumentaci. Říkal jsem, že ji považuji za špatnou. Díval jsem se do svých připomínek. Jedna z připomínek, dokonce připomínka Ministerstva životního prostředí, byla předložit, doložit trajektorie letu. Prosím pěkně, nevím, jestli jsem si toho všiml jenom já, ale trajektorie letu je zobrazení trasy letadla v třírozměrném prostoru. To, co se objevilo v dokumentaci, jsou trasy letadel. Nelze totiž z nich vyčíst výšku letounu nad terénem. Myslím si, že by to nebyl problém tam doplnit, ale nevím, proč se tak nestalo. Prostě trajektorie letů tam nejsou a podmínka zůstala nesplněna.

Další věc, kterou jsem namítal, bylo kargo. My jsme namítali už u první přijaté dokumentace, že jsou v dokumentaci skryté noční lety. V další dokumentaci nám bylo v podstatě dáno za pravdu. Noční lety tam byly. Stejně tak připomínáme, že je tam nákladní doprava, která je skrytá, o které se nemluví. I když víme, že tam je. Nebudete stavět nádraží, kde se odbavují jenom cestující. Takže nemůžeme měřit všechno jenom podle počtu cestujících.

Veřejný příslib. Myslím si, že je zbytečné se bavit o přenositelnosti veřejného příslibu, když na druhé straně víme, že nenaplní to, co zákon předpokládá, tedy zákon 40/1964 Sb., § 850, tzn., domluvu obou stran. Zkrátka veřejný příslib je soudně nevymahatelný. Pokud se tedy bavíme o něčem, že budeme převádět na někoho jiného, a je to soudně nevymahatelné, já si myslím, že je zbytečné se o tom bavit.

Zavedení dopravy do Panenských Břežan. Uvádí se, že vybudování MUK je výhodou, že bude svedena doprava na dálnici. Ovšem pokud se podíváte na mapu, zjistíte, že dálnice protíná Panenské Břežany, protíná Panenské Břežany, a možná dokonce Panenské Břežany jsou jediná obec v České republice, kde dálnice protíná obec, přímo protíná obec a není tam

snížena rychlost. Nebudu se vůbec bavit o tom, jaká tam jsou protihluková opatření. To všichni tam vědí.

Co tam chybí, je jednoznačný výhled na 10 let. Objevuje se tam výraz, že předpokládaný provoz v roce 2015. Prosím pěkně, předpoklad není žádný závazek.

Další věc, ke které se dostávám, je vliv na prodloužení vzletové přistávací dráhy o 300 m. Tady vám něco přečtu, protože tady přes tento bod se dostáváme k posudku. Omlouvám se, ztratil jsem stranu. Citace z dokumentu, a teď dávejte pozor, bude sranda.

Na jedné straně se můžeme dočíst: Tyto úpravy vyhlášených délek nemají vliv na hlukové a imisní dopady z provozu letadel, jelikož nedojde ke změně bodů zahájení rozjezdu letadla při startu.

Ovšem o tři strany před tím se dočteme: Zahájení rozjezdu letadla bude posunuto o 300 m východněji oproti dnešnímu stavu, stejně jako bod odlepení letadla. (Potlesk)

Vypořádání posudkáře. V dokumentu EIA byl zohledněn vliv prodloužení VPD o dojezdovou dráhu. Z akustické studie to není vidět, a tímto výrokem mě pan posudkář vrací zpět do dokumentace s tím, že je správná. Tak teď nevím. Dochází k posunutí, nebo nedochází? Jsou to věty, které jsou jenom o tři strany posunuté. Fakt nevím. Takže buď je špatný posudek, nebo je špatná dokumentace a posudek to neodhalil, anebo je špatné oboje. (Potlesk)

Samozřejmě tady se musí zvažovatisky vah. Jednak je tady přínos, který to má prý přinést úzké skupině lidí, a jednak nevýhody, které má zaplatit velká skupina obyvatel. Nevím, čím to porovnat. (Potlesk)

Taky se dotýkáme otázky, jestli povolit něco, co nejde zastavit. Toho se dotýká i EUROCONTROL, který upozorňuje na to, že podmínky, které budou přidány jako by k dokumentaci, nelze v podstatě v našem systému vymáhat. Taky důležitá informace. A v podstatě my, co známe nařízení 272 a řekneme si, letecký hluk kontrolně v podstatě nemůžeme dneska měřit, čili vyhodnocovat, a teď se tady bavíme o tom, že bude-li změna dostatečná, nebo jak to bylo uvedeno, tak si říkám, jak by se k tomu došlo, když to nemůžeme změřit.

K tomu celému závěru. Mně to tak připomíná, že my se tady máme vyjádřit k nějakému obsahu. Na to máme ze zákona právo. Mně to připadá, jak když se máme vyjádřit ke kvalitě, k chuti nějakého guláše, který je ovšem zavřený v konzervě. A když se zeptáme na to, kde je otvírák, abychom to tedy ochutnali, tak se říká, že teprve bude vyroben. To je takové to dopracování. Protože v momentě, jak se akceptují připomínky, tak se de facto změní situace oproti tomu, co je v dokumentaci. Mě by jenom zajímalo, jakou máme další formu se

k tomu vyjádřit, protože pokud k tomu přidáme další ingredience, tak ten pokrm prostě chutná jinak, a my máme právo se k tomu vyjádřit. Děkuji. (Potlesk)

Předsedající Petr Studenovský: Pan Ládyš má připravenou odpověď.

Pan Libor Ládyš: Opět toho bylo hodně. Co jsem si stačil poznamenat, a to, co se týkalo naší práce. Mrzí mě jedna věc, že citujete z práce EUROCONTROLu, která samozřejmě přinesla spoustu podnětů a spoustu věcí, ale taky v práci EUROCONTROLu je právě to prodloužení dráhy, zda jsme ho započítali nebo nezapočítali, je tam vyhodnoceno. A je tam vyhodnoceno, že jsme ho započítali, a já bych si dovolil vás tady přímo o tom přesvědčit, protože když se podíváte do grafických výstupů, tady jsou vidět, tak tohle je stav s novou dráhou. Povšimněte si, východní směr. Můžeme si vzít orientační body, tady je nějaká polní cesta, nebo co to tady je. Tady končí dráha. Vidíte to? Pamatujte si tady, že tady je takový zub pod tím, a když se podívám na stávající stav, tohle je stav 2009, a zvětším si to, tak opět, prosím pěkně, tady je ten ozub, kde mi končí ta dráha, s kterou jsme počítali v novém stavu, a tohle je stávající dráha. Nezlobte se na mě, ale bylo s prodlouženou dráhou počítáno.

Pan Leoš Zemek: Můžu tady poprosit, abyste se mi vyjádřil k těm dvěma protichůdným větám? S dovolením vám je najdu.

Tyto úpravy vyhlášených dalek nemají vliv na hlukové a imisní dopady, nemají vliv na hlukové dopady, z provozu letadel, jelikož nedojde ke změně bodu zahájení rozjezdu letadla při startu. To je jedna věc. Nedojde. (**Předsedající Petr Studenovský:** Z čeho citujete?) Z dokumentace, ne z EUROCONTROLu. Tohle není z EUROCONTROLu, to je z normální dokumentace.

A druhá věta, že: Zahájení rozjezdu letadla bude posunuto o 300 m východněji oproti dnešnímu stavu, stejně jako bod odlepení letadla. To jsou úplně protichůdné informace a je to v jednom dokumentu, a dokonce jsou od sebe pouze tři strany.

Pan Libor Ládyš: K tomu se nemůžu vyjádřit, protože dokumentaci jsem nezpracovával. Jestliže to citujete z dokumentace, tak to musí zpracovatel dokumentace. Já jsem se vyjádřil pouze k tomu, co jste tedy řekl, že jsme nezapočítali tu delší dráhu do výpočtu. Tak vám ukazuji, že byla započítána a vzata do výpočtů.

Pan Leoš Zemek: Já tady pokládám otázku nebo žádám, aby mi na to odpověděl zpracovatel dokumentace. Proč ne?

Pan Libor Ládyš: Jestli můžu zatím k dalšímu, vy jste tam říkal, že jste se nikde nedočetl nebo že nikde nebyl popsán požadavek ministerstva na popis trajektorií. Nemůžu, myslím si, s vámi úplně takto souhlasit. Popis trajektorií, tzn. 3D průmět, výška, vzdálenost od letiště atd., je za prvé popsán přímo v IPU, kde jsou popsané výšky, v kterých se nachází letoun. (**Pan Leoš Zemek:** Je to součástí dokumentace? Můžete mi to najít?) Je to příloha 25, strana 19. To jsou výstupy z IPU. O stránku a o dvě stránky před tím jsou popsány odletové a příletové postupy, kde jsou popsány body, kde se bude točit, pod jakým úhlem a z jaké výšky a na jakou výšku letadlo klesá nebo stoupá. Je to tam popsáno.

(**Pan Leoš Zemek:** Vidím. Pomůžete mi? Je to v angličtině?)

Pan Leoš Zemek: Dokumentace musí být v českém jazyce. Jak jinak by šla posoudit? Jsme v České republice. A za druhé, já bych to tady mohl nechat kolovat, ať se lidi vyjádří, jestli tomu rozumí, nebo ne. Ať z toho vyčtou, jak vysoko je letadlo v místě, kde bydlí? Proč to neudělat tak, že uvedete mapku, trasu letadla, a neuvedete po 100 metrech kóty, jak je vysoko? Jde to udělat úplně jednoduše. Ne tady dávat tento plánec v angličtině, který v podstatě bych řekl, že ho můžu vytrhnout, protože musí být uvedeno v českém jazyce, a za druhé, z tohoto občan si asi obrázek neudělá. Promiňte. (Potlesk.)

Pan Libor Ládyš: Samozřejmě to, co jste tady říkal nebo navrhoval, tak lze udělat, akorát je tam jeden malý problém, že bych to musel vztahovat vůči výšce, buď vůči výšce letiště, anebo vůči výšce reálného terénu, který se samozřejmě mění. Pokud vím, že je úhel klesání 3°, tak se z toho dá velice jednoduše dopočítat ze vzdálenosti letadla od letiště nebo od prahu dráhy, jakou bude mít výšku v daném místě od té dráhy.

Pan Leoš Zemek: Samozřejmě kdybyste to uvedl ke skutečné výšce nad terénem, tzn., že by se ta čísla měnila, nebyl by to žádný problém. Říkám si, proč se s tímhle smířit, tohle je fakt nesrozumitelné, tohle je fakt pro veřejnost, která se k tomu má vyjádřit, je to opravdu nesrozumitelné.

Pan Libor Ládyš: Můžu říct jenom k tomu, že to je hodně nestandardní požadavek, ještě jsem ho v životě nemusel nikde dělat a nikdo to po mně nevyžadoval tohle, protože je to jednoduše dopočitatelná výška letadla.

Pan Leoš Zemek: Prosím pěkně, my jsme společnost, která to čte, opravdu to čte, čte to poctivě, a tvrdě za tím jde. Já bych chtěl říct ještě jednu věc. My tu nejsme kvůli vám. Vy tu taky nejste jenom kvůli nám. My se vzájemně učíme. A jistě jste pochopili, že ty připomínky jsou velice zásadní. A jistě jste pochopili, že pokud nebudeme přesvědčeni, že naše podmínky byly splněny, tak budeme opravdu zvažovat, já bych nebyl tak mírný, adekvátní kroky musí přijít, protože my jinou možnost nemáme. (Potlesk)

Předsedající Petr Studenovský: Máme k tomu ještě něco? Poprosím pana Kačura.

Pan Martin Kačur: My jsme teď rychle zkontrolovali v dokumentaci připomínku, že jsou tam tři strany od sebe ta rozdílná stanoviska, a opravdu je to tak. Musím přiznat, že na straně 31 nám utekla ta jedna věta, která tady je, o tom, že tyto úpravy vyhlášených délek nemají vliv na hlukové a imisní situace. Tam opravdu dochází k tomu, že bod zahájení rozjezdu letadla při startu, i bod, kdy se začíná letadlo odlepovat od země, je opravdu posunutý o 300 m. Bohužel, tohle jsme kopírovali z úplně původní dokumentace, která byla připravovaná od projektanta, a fakt je ten, že nám tahle věta v tom odstavci utekla.

Předsedající Petr Studenovský: Děkuji. Poprosím pan Tagiev z Líbeznic.

Pan Tagiev: Dobrý večer, nebo dobré ráno, mám možná jiný hlas, jsem nachlazený, mimochodem také z letadla. Dnes jsem se vrátil z dovolené a dívím se netradičnímu časovému uspořádání této diskuse. Je slyšet? Díky.

Říkám, jsem velice překvapen časovým uspořádáním této diskuse, poněvadž většina lidí je teď na dovolené. Já jsem se z ní musel dneska vrátit.

Docela stručný dotaz spíš na pana generálního ředitele. Nebylo tady zodpovězeno ani jednou konkrétně na kompenzace, jestli vůbec budou a jak budou počítány. Jedná se mi o hmotný majetek, poněvadž hmotný majetek je také jednou z kapitol EIA. Máte odpověď?

Uvedu konkrétní příklad, jestli můžu. Nemyslím teď jakýsi veřejný slib, který stejně je naprosto podle mého soudu nevymahatelný v případě, že to prodáte, a já si myslím na 100 %, že to prodáte, poněvadž je to spekulace, a nehodnotím slovo spekulace jako v záporném

smyslu slova. Já jsem také podnikatel, stavím domy, jsem developer, ale v tu samou chvíli jsem i obyvatel Líbeznice, ve kterých ty domy stavím. Takže pro mě konkrétně to znamená dvojitou újmu. Jednak se snižuje hodnota nemovitostí, ve kterých bydlím, jednak mi strašně ztěžujete podmínky pro budoucí výstavbu, kterou mimochodem plánuji podle platných územních plánů, ve kterých vůbec nejsou zohledněny různé přístavací, já nevím, jiné dráhy.

Takže proto dotaz zní, jakým způsobem se hodláte s tímto vypořádat? Jakou kompenzací? Jestli jste o tom vůbec uvažovali.

Pan Martin Kačur: Prozatím jako kompenzací jsme navrhovali to, co bylo zveřejněno ve veřejném příslibu. Další jiné kompenzace budou předmětem dalších jednání. Nevím, co dnes navrhnout nebo podobně, protože samozřejmě k dalším podrobnějším jednáním s jednotlivými obcemi nedošlo.

Pan Tagiev: Myslím si, že způsob výpočtu té kompenzace je docela jednoduchý. Stačí vzít, mimochodem přede mnou spousta lidí tady mluvila o tom, že mají pořízené domy na hypotéky. V momentě, kdy bude vydáno kladné stanovisko EIA, okamžitě posudkář, který dělá posudek pro hypotéku, ten posudek sníží. Myslím si, že je to velice jednoduché. Podle některých posudků, které již byly zpracovány, ta hodnota již stávajících nemovitostí může klesnout až o 25 %, což v průměru, vezmu-li cenu domu, který stavím a prodávám, cena domu i s pozemkem včetně DPH se pohybuje na úrovni 4 milionů. Takže je to milion na dům. A pokud jste o tom vůbec neuvažoval, myslím si, že Ministerstvo životního prostředí by to mělo vzít taky v potaz. Poněvadž hmotný majetek je jedním z bodů EIA. Jednoznačně. Je to napsáno doslova v zákoně. Děkuji. (Potlesk)

Předsedající Petr Studenovský: Teď se opět omlouvám, je to obtížně k přečtení, ale snad to přečtu správně. Paní Krejčová za obec Líbeznice? Ano, říkám to správně.

Paní Krejčová: Všem dobré ráno, a hlavně bych si přála, kdybychom měli nějaké dobré jednání s vámi se všemi, protože takový boj, který tady sleduji od samého začátku, omlouvám se tím, že nejsem ani advokát, ani řečník, jsem stará bába, takže se omlouvám, že se nebudu moci vyjadřovat ke všemu. Jednak problematika, která tady slyším, je vážná, ale je řešitelná, a myslím si, že nikdo nemůže být šťastný, když bude někomu ubližovat, a to úmyslně, a to myslím i Pentu, a myslím třeba některé, kteří by se zastávali toho, že se ubližovat může. Už jsme si, myslím, naubližovali dost a už by to mělo přestat.

To by bylo mým přáním. A co bych chtěla říct. Chybí mi zvuková kulisa, která přesně koresponduje, z čeho se od svého věku 15 let, ještě dříve, pardon, hned začátkem války, toho zvuku se bojím tím, že ten zvuk přinášel, padaly, když ten zvuk přišel, padaly z letadla stanioly, kotouče, které odjistily zbraně, bomby chci říci, které potom přinášely na Prahu jednak ničení 800 domů a smrt lidí. To je jeden ošklivý zážitek. O těch dalších nebudu mluvit.

Ale ten poslední je právě ten hluk. Tady ten hluk, který jste tady předváděli, ten je tam pořád, opakuje se tak po hodině a třeba i čtyřikrát – pětkrát za sebou, protože ta letadla nelétají najednou, ale létají po čtvrthodinách, půlhodinách, to je dlouhá doba, jsou kratší termíny.

A v tom hluku, když na sebe musíme na zahradě křičet, abychom se slyšeli, tak to se těžko žije. A když dítě, které spí, přijde tam na návštěvu a budí se v botičkách, hrůzou vykulený, co se děje, to bych žádné mámě ani tátovi nepřála. Já jsem to viděla a chápu to. A prostě se mi to nelíbí a jsem bezbranná. Já jsem bezbranná a myslím, že cítím bezbrannost i těch lidí, kteří tady fundovaně, každý, skoro každý tak pěkně to řeknou, tak pěkně o tom mluví, co by bylo potřeba, a já bych se za to přimlouvala, protože jak si chceme, já to posuzuji už ze svého hlediska, jak je život krátký, tak strašně krátký, že co si ho máme kazit?

Myslím, že třeba firma Penta, já chápu, že chce vydělávat peníze, dneska už je takový trend životní, že se musí peníze a peníze a peníze, ale žádný tady nezůstane navěky, a naopak mám pocit, že někteří lidé, kteří jsou právě jenom pro ty peníze, nevědí, že svítí sluníčko, že kvetou kyticky, že se děti mají smát.

A tak jsem chtěla, abyste se všichni zamysleli, a chtěla bych se ještě vrátit k tomu zvuku. Jestliže já dnes musím, nebo i lidi v Líbeznicích na sebe křičet, zamyslete se všichni. Kdybyste v tom měli být, pracovat, natož bydlet, kdyby měl ministr životního prostředí na 14 dní mít kanceláře a nesmět si otevřít okna nebo když je otevře, tak snášet ten hluk, ten je skutečně škodlivý, ten hluk.

Ještě jsem chtěla říct, nemám toho moc, abych vás nezatěžovala, pardon, odvracím se, nejsem zvyklá. Nejen že mluvíme o hluku. Já bych to nazvala řevem v některých chvílích, protože při změně větru, nějakých oblak nebo čehokoli se mění i ta přistávací výška letadla na Ruzyni. To mluvím o Ruzyni. A teď si představte, že bude druhá křižovatka prakticky z Vodochod, a ta letadla se budou prakticky nad Měšice, kde jsou nemocní, a pan starosta o tom moc hezky mluvil, a Líbeznice, no vlastně všichni občané budou mít nad sebou křižovatku tohoto řevu, tak to není jedno letiště. To jsou dvě letiště.

A já se domnívám, že dvě letiště je úplný nesmysl v tomto kraji, že by ta Penta si to měla uvědomit, že by určitě uspěla a dobře uspěla jinde, a ne v tomhle malinkém prostoru.

Dneska ráno jsem poslouchala, odbočím trochu, dneska ráno jsem poslouchala rádio a bylo tam, že do x doby, nechci přehánět, protože jsem si to až tak nezaložila, že do dvou let máme mít o tři miliony méně obyvatelstva. Takže nás bude čím dál méně, i když tam byl dodatek, že nás bude méně, i když přijdou cizinci sem, a myslím, že je to dost vážný důvod, abychom se zamysleli, že nás bude čím dál méně, a čím víc tu budeme zamordovaní silnicemi, letišti, technikou, jak pravila Sibyla, tohle bych si přála, abyste všichni vzali na vědomí. Tedy přála, jenom přála, protože nic jiného nemůžu dělat.

A myslím si, že bych se měla zeptat a nevím, jakou formou bych mohla žádat na vás odpověď, kdybych se zeptala třeba životního prostředí, o co se vlastně opírá. Mám celou dobu pocit z těch od rána od těch poledních hodin, že ti lidi jsou jaksi – já mám pocit, že jsou odmítaní. Nechci se mýlit, protože to by bylo nevhodné, abych vám tady říkala něco, co si jenom já myslím, ale to se tam povídá, a vy to třeba neslyšíte, nebo to vidíte, nebo to slyšíte, ale nepřistupujete nějak k tomu, abyste nás uklidnili. Naopak máme pocit, že vy spíš byste, možná, že musíte poslouchat jiné orgány vyšší, teď jsem daleko od věci, protože nevím nic a nechci se dostat do problémů svými řečmi neodbornými, ale přesto jsem si myslela, že se zeptám, o co se tedy Ministerstvo životního prostředí opírá, a navíc k čemu a komu bude po prodeji, tedy po otevření toho letiště, k čemu to má sloužit, když tady máme tolik argumentů, které jsou proti. Tady se projednávají věci třeba, jako co bude, až bude, ale proč by to mělo být?

Já se domnívám, že to letiště už z důvodů, které jsem řekla, by tu nemělo skutečně být. A neumím si představit, kolik lidí, dětí bude z toho nemocných jenom proto, že v tom hluku se tak těžko žije. A tak asi tohle bych měla.

Já se domnívám ještě další věc, že bych se měla zeptat. Možná že je to ode mě drzost, ale nechci, třeba celému světu se snažíme tam, kde se porušují lidská práva, nevím, Kubou počínaje, nechci to tu jmenovat, protože je to zbytečné, víte to všichni, kde všude se porušují lidská práva, ale já mám ten pocit, že tímto právě, co tady já chci obhájit, že to letiště je tady zbytečné a nemá cenu mluvit o tom, že bude někdo zaplacený za to, že bude mít nemocné dítě nebo sám bude nemocný, to je zbytečné o tom mluvit. Já myslím, že je tomu třeba zabránit, a jestliže my se zastáváme lidských práv někde ve světě, tak že bychom měli ta lidská práva chtít tady i na vás, protože myslím, že vy jste především od toho, abyste – pod ministerstvo to patří. A hlavně pod tu morálku lidskou. Zamyslete se lidi, neblbněte, jak říká Švejk, střílí se tady. Děkuji. (Potlesk.)

Paní Jaroslava Honová: Budu reagovat za Ministerstvo životního prostředí. Nepochopila jsem zcela otázku, o co by se mělo Ministerstvo životního prostředí opírat. Já možná ještě jednou připomenu náš úkol. My jsme nezávislý příslušný úřad, který hodnotí vlivy tohoto záměru na životní prostředí. Nejsme na žádné straně, hodnotíme vlivy a hodnotíme tyto vlivy pomocí zákona, který stanovuje kroky toho hodnocení a stanovuje odborníky, kteří v tom hodnocení vystupují. My nejsme na žádné straně. Znovu to opakuji.

Předsedající Petr Studenovský: Děkuji a poprosím pana Ladislava Říhu.

Pan Ladislav Říha: Dobrý den, tedy dobrý večer, dámy a pánové, mé jméno je Ladislav Říha. Chtěl jsem mít především dotazy na pana Ludvíka, které se týkají části EIA, která se zabývá problematikou střetu s ptáky v letecké dopravě. Ale po tom, co to tady těch 8 hodin poslouchám, a hlavně také po tom, co jsem tady teď slyšel paní a viděl jsem, jak tady se zástupkyně životního prostředí Honovou, to vůbec ale vůbec nehnulo, ani trochu, a takovým arogantním způsobem dokázala zodpovědět dotaz, který v sále pochopili všichni, troufám si říct, tak si teď nejsem jistý, proč tady vlastně jsme, protože pokud ten objektivní orgán, který o tom všem má rozhodnout, se chová tímto způsobem -

To je můj první dotaz, jakým způsobem se na Ministerstvu životního prostředí rozhodují a posuzují všechny ty informace, které dostanou, tzn., studie EIA, oponentní posudek a názory a připomínky veřejnosti. To je jasný dotaz. Prosím, popište metodiku, jak se to bude teď vyhodnocovat u vás.

Paní Jana Piekníková: Stanovisko Ministerstva životního prostředí bude vydáváno na základě veškerých dokumentů, které v průběhu procesu EIA obdrželo, tzn., oznámení, dokumentace EIA, posudek EIA, veřejného projednání a veškerých obdržených vyjádření v jednotlivých fázích procesu EIA. Na základě toho všeho Ministerstvo životního prostředí vydá stanovisko EIA.

Pan Ladislav Říha: A konkrétně kdo na tom ministerstvu, prosím?

Paní Jana Piekníková: Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence. To jsme my.

Pan Ladislav Říha: Vy jste zástupci toho odboru? Tak bych se zeptal na vás, když to tady teď 14 hodin posloucháte, to byl velký přísun informací čtrnáctihodinový, jaký máte v současné době osobní názor na studii EIA po těch 14 hodinách?

Paní Jana Piekníková: Myslím si, že osobní názor v této době asi není důležitý. (To je velice důležité.) Osobní názor nikoli, názor ministerstva možná, ale jak jste už tady několikrát slyšel, my jsme tady od toho, abychom vyslechli všechny strany a udělali si potom nějakým způsobem určité podklady a vyhodnocení, na základě kterých budeme stanovisko EIA vydávat.

Pan Ladislav Říha: Vy konkrétně nemáte teď žádný názor na to?

Paní Jana Piekníková: Já ho ani nemůžu mít, vždyť bych tím pádem zaujala názor některé strany. Já jsem tady jako nezávislý úřad.

Pan Ladislav Říha: Ale teď jste říkala vstupy, které máte pro rozhodování, tzn., studie, posudek a ty názory veřejnosti, všechno teď máte. Ted' jsme v poslední fázi, kdy se dozvídáte názory veřejnosti. Předpokládám, že v tuto chvíli byste měli mít alespoň zhruba nějakou představu, vzhledem k tomu, že vy konkrétně budete rozhodovat, tak já se ptám, jakou představu máte. A pokud bych uznal, že nemáte žádnou představu, tak předpokládám, že máte nějaké problematické body v EIA, na které se budete dále soustředit. Můžu se zeptat na tyto problematické body, případně na nějaké podněty, které si budete odnášet z dnešního veřejného projednávání konkrétně?

Paní Jana Piekníková: Problematické body tady byly už od roku 2009 řečeny. Řeší se střety s ptáky, emise, řeší se hluk, řeší se napojení silnice druhé třídy na dálnici D8, řeší se parkování, řeší se silniční doprava, řeší se toho poměrně dost a myslím si, že to všem nám je tady známo.

Pan Ladislav Říha: Ty jsou od roku 2009. Ted' myslím problémy, které zůstaly i po přepracování EIA a poté, co máte už k dispozici posudek přepracování. Někaké problémy na základě dnešního – protože dneska jsme se bavili především o problémech, které zůstávají ve stávající dokumentaci. Nebavili jsme se, pokud někdo začal problémy z roku 2009, většinou nemluvil k věci, takže byl rychle zastaven.

Paní Jana Piekníková: Vy tomu říkáte problémy, já tomu říkám názor. Názory jsme si tady vyslechli, ať se jedná o nezahrnutí veškerých podmínek nebo obdržených připomínek k dokumentaci v posudku, teď jsme obdrželi další vyjádření, ta nemáme nastudovaná, budeme je studovat a dále analyzovat. Já vám nemůžu k tomu říct víc.

Paní Jana Piekníková: Nemáte zač.

Pan Ladislav Říha: Dobře, tak já děkuji za váš názor. Poprosil bych paní Honovou taky k těm dvěma otázkám.

Paní Jaroslava Honová: Prosím vás, to jsou otázky, kde my nemůžeme předjímat nějaká stanoviska, ani vám je nebudeme sdělovat tady. Věnujme se vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Položte otázky, řekněte připomínky.

Pan Ladislav Říha: Jak jsem říkal, já mám konkrétní otázky na pana Ludvíka, ale vzhledem k tomu, že tady vidíme, jakým směrem se to vyvíjí, tak tyto otázky, myslím si, tady zajímají víc ty lidi, než konkrétní otázky.

Paní Jaroslava Honová: Ale já jsem to tady několikrát říkala. Myslím si, že někteří lidi to nepochopili. Vy mě neustále pasujete na nějakého obhájce toho záměru. Ono to tak není. Opravdu to tak není.

Pan Ladislav Říha: To v žádném případě, to bych si nedovolil, to jsem ani nechtěl. Já jsem jenom chtěl vědět body, které si z toho odnášíte.

Předsedající Petr Studenovský: Jestli se do toho můžu vmísit, zeptal jste se na osobní názor a zjevně se ho nedozvíte. Můžeme pokročit dál? Děkuji.

Ke studii problematiky, která se zabývá střety s ptáky v letecké dopravě. První dotaz na pana Ludvíka. Co si myslíte o této studii a kde vidíte její slabé body, pokud je tedy vidíte?

Pan Vladimír Ludvík: Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí je tato studie součástí dokumentace, z hlediska zpracování posudku byla prověřena hlavní metodika ICAO

Berstray committee. Bylo zjištěno, že byla použita správně. Byly prověřeny navržené podmínky v této studii, a tyto podmínky byly zohledněny v podmínkách návrhu stanoviště.

Pan Ladislav Říha: Já se zeptám na kvalitu té práce. Ale můžeme tuto otázku přeskočit, já se na ni zeptám ještě na konci. V závěru této studie je naznačena, nebo přímo je tam uvedena podobnost situace na Letišti Ruzyně se situací v Letišti Vodochody. Vzhledem k tomu, a tato podobnost je odvozena od významné liniové stavby v blízkosti letiště. To je jediná podobnost, na základě které je uvedeno, že tam je stejná situace jako v Ruzyni, a že to riziko je malé, přestože u Vodochod je konkrétní počet přeletů 80 tisíc uveden a u Ruzyně žádné takové číslo není. Nevím, jestli ho autor věděl, každopádně ho tam neuvedl. Takže když mám jedno letiště, kde mám konkrétní číslo, a druhé, kde ho nemám, a jedinou podobnost mám v jedné liniové stavbě, to je jedna dálnice, a upozorňuji, že ve Vodochodech jsou dvě ty liniové ne stavby, ale je to řeka a je to dálnice, z každé strany, u příletu i u odletu, takže dokonce i podle té liniové stavby bych řekl, že to je úplně jiný případ. Co si myslíte? Protože z toho potom vycházejí další závěry, v závěru studie z této podobnosti, ale mně připadá zcela nelogická. Co si o ní myslíte vy, pane Ludvíku?

Pan Vladimír Ludvík: Já si myslím, že je z hlediska problematiky, kterou řešila, v pořádku, a pokud tam jsou některé takové nesrovnalosti, tak by bylo vhodnější, kdyby se k tomu vyjádřil také zpracovatel dokumentace.

Pan Ladislav Říha: Teď se bavíme o posudku. Vy jste se odvolával na studii, tvrdil jste, že je podrobná, vyčerpávající. Bavíme se o posudku, ne o studii. O vašem názoru na posudek, o vašem názoru v posudku na studii, protože se o ni opíráte.

Dále v té studii je závěr, že v případě výpadku obou motorů je několik možností, už jsme si tady četli tu větu, jak se může letec zachovat. A jedna z možností je pokračování ve vzletu a následný návrat na letiště. Představte si, že vynechají oba dva motory letadlu, ono krásně pokračuje ve vzestupu, pak se otočí a přistane na letišti. Myslíte si, že tato logická chyba, která je opět v závěru, kde bych čekal, že bude to nejdůležitější v té studii, že je chybná? Upozornil jste na to někde, že je chybná v tom vašem posudku?

A zároveň bych se chtěl zeptat k bodu u řeky Hudson, který jsme tady také probírali, tak se k němu nebudu vracet, ta je zcela mimo geografické podmínky v dané lokalitě, tak jestli jste se i tímto bodem nějak zabýval a případně jste ho kritizoval ve vašem oponentním posudku?

Pan Vladimír Ludvík: Prosím vás pěkně, já jsem tuto větu, tak jak jste ji řekl, tady nenašel. Já tady přečtu, co tady je napsané: Pokud by došlo k takové srážce letadla s ptáky, že by došlo k výpadku obou motorů, pilot se musí na základě aktuální situace rozhodnout, zda bude pokračovat v přiblížení na letiště, přerušit vzlet, nebo bude pokračovat ve vzletu (máte pravdu) s následným návratem na letiště, odletem na záložní letiště či nouzovém přistání.

Pan Ladislav Říha: Ten let na záložní letiště s dvěma nefunkčními motory je také vtipný.

Pan Vladimír Ludvík: Pochopil jsem to tak, že to „pokračovat ve vzletu“, že se jedná o situaci v určité větší výšce, kde je možný i návrat na letiště.

Pan Ladislav Říha: Takže on vzlétá a dokáže udělat ještě ten obrat a přitom – to není problém. To udělá přibližně z jaké výšky?

Pan Vladimír Ludvík: Prosím vás pěkně, to netuším. Já mám představu třeba z 5 km. Každopádně je tady napsané, že to je na pilotovi, ne na mně.

Pan Ladislav Říha: Tak to necháme na něm. Dále já jsem měl v kritice EIA, konkrétně této studie, jsem měl jednu poznámku, která se týkala logické nesrovnalosti této studie se zoologickým průzkumem v dané lokalitě. V zoologickém průzkumu v dané lokalitě je napsáno, že v zimním období tam bylo pozorováno jednou sto a pak dvakrát třicet ks kavky, musím upozornit, že to je přísně chráněný druh podle zákona. Už jsme se tady o těch kavkách bavili, je to důležité právě proto, že to letiště nesmí ohrožovat žádný z těchto ohrožených druhů. Přímou na místě bylo pozorováno podle zoologického průzkumu třicet ks, před tím sto a potom dvakrát třicet.

V této studii problematiky střetu s ptáky je uvedeno, že 50 % z těch přeletů nad letištěm je kavka, zbytek jsou havrani a jiní krkavcovití ptáci, ale téměř 50 % je kavka. To mi dává 40 tisíc přeletů kavky v zimním období nad letištěm a kolem letiště. Z nich jenom toto minimální množství se vyskytne v tom okolí, a to je právě nesoulad, na který jsem upozorňoval.

Já bych vám připomněl vaši odpověď na tento nesoulad, který jsem tam psal, vaše odpověď byla, že se nejedná ve studii o přelety těch 50 %, ale o zimoviště. A proto bych se

zeptal, kde je chyba v logické úvaze, že když jsou ty kavky na zimovišti v tom obrovském množství, proč pak nejsou v těch přeletech. To létají někam jinam než do Prahy, a krkavci jenom do Prahy, a tak? To je na posudek, to je na pana Ludvíka. Pan Ludvík mi to takto psal v posudku, a odpověděl takto na nesoulad v těch dvou studiích.

Předsedající Petr Studenovský: Pan Ludvík to musí najít, možná můžete pokračovat, položit další dotaz, můžou se pak zodpovědět hromadně.

Pan Ladislav Říha: Já už mám poté pouze závěrečnou otázku, a tu bych si rád nechal po této odpovědi, až bude mít pan Ludvík čas se soustředit.

Předsedající Petr Studenovský: Dobře. V tom případě než si pan Ludvík připraví odpověď, než najde podklad, vyzval bych tady pana – nemám tady jméno. Ex-starosta obce Panenské Břežany. Pan Holík, jak mi napovídají kolegové. Je tady pan Holík? Je-li přítomen pan Ehrenberger z Líbeznic. Prosím, mikrofon je váš.

Pan Ehrenberger: Dobré ráno, vážené dámy a pánové. Nedopatřením jsem předběhl pana Holíka, tímto se mu omlouvám. Sleduji tu debatu se zaujetím. Velice mě potěšil kolega z Dolan, který, bych řekl, velmi citlivě ukázal, jak do života prostého občana v zasažených územích zasáhne zvuk letícího letadla.

Z mé vlastní zkušenosti, bydlím v Líbeznicích, tato zkušenost je odvozena z letadel letících na Letiště Václava Havla, a ta ukázka, musím říct, že je stoprocentně věrná, a to, že jste nerozuměli, nebo já jsem aspoň nerozuměl některým větám, které byly vyřčeny při té ukázce, se shodují s empirickou mojí zkušeností a mých sousedů v Líbeznicích. A to hovořím o stavu, který je v současné době. Z hlediska studie je marginální, vlastně žádný vliv přiletů letadel na Letiště Václava Havla neexistuje.

Chci jen připomenout, že letadla, která letí kolem Líbeznic směrem na Letiště Václava Havla, letí ve výšce zhruba 800 m – 1 km, a od ideální osy, která směřuje na ranvej, se značně odchyluje. Dá se říct, že letadla nalétávají prakticky ze všech směrů a křížují katastr Líbeznic a samotné město nebo obec.

Troufám si tvrdit, že studie, která zohledňuje nebo ukazuje v grafických přílohách ideální osu přiblížení, sice zohledňuje ideální osu nebo ukazuje ideální osu, ale domnívám se, že v praxi za různých povětrnostních podmínek přiletu z různých destinací nebude tato osa

dodržena, takže se domnívám, že hluková studie, která vychází z tohoto elementu jako základního nebo jednoho ze základních postulátů, je vlastně pochybná.

A můj dotaz zní, jestli studie uvažovala o odchýlení z této ideální osy přiblížení a eventuálně s jakou procentuální odchylkou nebo s jakou odchylkou ve směru přiblížení.

Další věc, kladu si otázku, co je veřejný zájem. Ten problém je asi širší v tom slova smyslu, že soukromá společnost Penta sděluje široké veřejnosti, že jejich investiční záměr je ve veřejném zájmu, a takto se zdá, že to je v pořádku, ta jejich investice, a že není potřeba o tom nějak dlouze diskutovat, protože to je veřejný zájem.

Pokládám si otázku, co obyvatelé přilehlých obcí, jestli mají také deklarovat veřejný zájem, nebo vlastní podstata toho, že tam bydlí, že tam chtějí žít v klidu a v současných podmínkách, je vlastně také veřejný zájem. Zda lze hovořit o konfliktu veřejných zájmů, a nejsem schopen teď asi formulovat otázku – nebo dotaz je, který z veřejných zájmů má větší prioritu. Protože si osobně myslím, že obyvatelé Líbeznic, Baště atd., našich sousedů Měšic, jednají ve veřejném zájmu, ve svém veřejném zájmu, aby zachovali stav, jaký je. Musím říct, že třeba v Líbeznicích ten stav z hlediska třeba pohybu letadel na Letišti Ruzyně není zrovna přívětivý.

Dále bych chtěl zmínit jednu problematiku, která tady nezazněla. Stále diskutujeme o tom, jestli dané území je či není v nějaké limitní hlukové zátěži. Já bych jenom chtěl zdůraznit, že se domnívám, že bydlet a žít v bezprostřední blízkosti této hranice je také škodlivé. Že to není určitě nic příjemného, a je jenom otázka nějaké budoucí studie nebo nějakého složitějšího dokazování a prokazování, že to má vliv na život lidí, kteří v dané lokalitě žijí.

Co se týče Líbeznic, tam bych se to snažil vám prokázat nebo vás přesvědčit o tom nějakými příklady, které bych teď chtěl uvést. Sám jsem otec dětí, bydlím v lokalitě pod školou, líbeznická škola a školka, nebo areály těchto dvou školních zařízení jsou v bezprostřední blízkosti té ideální osy přiblížení, a tak jak jsem na začátku zmínil, že se domnívám, že ta osa je skutečně ideální a že nebude dodržena v běžném každodenním provozu, že tam budou možné odchylky, takže chci říct, že moje obava směřuje – nebo chci, abyste zohlednili nebo upřeli svoji pozornost na skupinu dětí, a to ve věku od 0 do 15 let. Jenom to chci nějakým způsobem vysvětlit.

Představte si, že od 6.00 do 22.00 hodin každý den budou létat letadla. Děti do tří let budou doma, ráno se probudí, létají letadla, půjdou na procházku, létají letadla, půjdou spinkat v poledne, létají letadla, atd., až do večerních hodin, kdy tedy letadla přestanou létat. Děti ve věku od 3 let do šesti budou v ideálním případě docházet do mateřské školky

v Líbeznicích. Mateřská školka v Líbeznicích je, jak jsem již zmínil, v bezprostřední blízkosti ideální osy přiblížení, tzn., děti, které budou na zahrádce si hrát, budou při venkovních aktivitách vystaveny hlukové zátěži. Pokud budou v místnostech, které budou hermeticky uzavřené, hluková zátěž prakticky bude nižší, souhlasím, ale pokud se bude větrat, což předpokládám, výuka v té školce bude prakticky nemožná, protože jak jste sami slyšeli, hlukové příspěvky letadel jsou dominantní a bude nutně narušovat výuku, elementární socializaci malinkých dětí, které se učí mluvit, komunikovat, argumentovat, budou narušena logopedická cvičení atd., a domnívám se, že dojde k narušení psychického stavu malých dětí a narušení kvality výuky. Další – a teď hovořím o dětech, které docházejí do školky. Kapacita je tam zhruba 100 žáků.

Další věková kategorie od 6 do 15 let, to jsou děti základní školy. Kapacita naší školy je zvýšena na 550 žáků, což je další skupina obyvatel Líbeznic, eventuálně okolních obcí, které opět budou vystaveny hluku v případě třeba tělocviku nebo nějakých mimoškolních aktivit na venkovním prostranství, kde by mělo dojít k odreagování, k odstranění stresu a relaxaci, ale to nebude možné, protože tam budou létat letadla a budou hlučet. Takže si nedovedu představit, jaký smysl ten pobyt na zdravém vzduchu by měl mít.

Kromě toho si zase nedovedu představit, že děti ve výuce nemají otevřené okno. Pokud budou mít otevřené okno, bude ten výklad narušen. Prostě si to nedovedu vůbec představit.

Kromě školy je ještě v této budově nově umístěna nebo zřízena rozšířená výuka základní umělecké školy, kde to je dalších 120 žáků, kteří se tam učí na různé nástroje, zpívat, poznávat noty, a zase při té ukázce, dovedete si představit, že někdo hraje na housle, píská na flétnu, je to vlastně hrubé narušení toho záměru výuky dětí.

Další výuka, která v odpoledních a večerních hodinách probíhá v této škole, je výuka anglického jazyka. Je to ten samý problém, jenom přenesený na další věkové kategorie, tzn., žáky, eventuálně jejich rodiče. Vidíte, že v tom výčtu těch postižených občanů, eventuálně dalších věkových kategorií, je nepochybně větší, než počet osob, který je zmíněn ve studii, byť nejsou přímo zasaženi tou limitní nebo nadlimitní hladinou hluku, tak se domnívám, že na jejich psychiku to má nepochybně vliv, a ten jsem já v té studii nenašel. To je něco, co se opomíjí, prostě jakmile to není nad normou, tak se o tom nemluví, nikdo o tom nepřemýšlí, mrzí mě to.

To jsem teď hovořil o našich dětech, které jsou pro nás vším, to je základ naší budoucnosti, a ty jsou odstraněny. Nenapadá mě nic jiného, než požádat Pentu, aby nám

poslala ¾ miliardy, a my si postavili někde naše školy a školky a družiny a základní uměleckou školu někde jinde. Nevím.

Další věkovou skupinou podle mého názoru, kteří jsou zasaženi specifickým způsobem, jsou senioři, řekněme od 65 let výš, kteří by měli být na zaslouženém odpočinku, a budou zase vystaveni celodenní expiraci, byť podlimitních hlukových hladin, ale oni nemají možnost fyzicky odejít z této lokality, takže budou trápeni, místo aby relaxovali a prožívali klidné a pokojné stáří, na které jistě mají nárok.

Určitě nepochybně bude zajímavé i čtení, která vám teď přečtu, o pracujících občanech, kteří ráno sice vstanou, ale z hluku při snídani odjedou do Prahy, zpravidla do Prahy, ale zase se vrátí zpátky do svých domovů kolem šesté hodiny, a opět místo aby relaxovali, užívali si nějakých aktivit třeba na zahradě nebo někde v přírodě s dětmi, prostě věnovali se nějakým sportovním aktivitám, tak zase budou zahrnání do svých domovů, aby hermeticky uzavřeli svá okna, svá obydlí, aby je netrápil hluk, smog, eventuálně světla z letadel v zimních obdobích, tak to pro mě také není stav, který bych si já přál, a opět si myslím, že ta exspirace, ta dlouhodobá exspirace povede k přepracování, depresi, nepříjemným psychickým stavům obyvatel.

Takže by mě zajímalo, jestli se někdo bude zajímat nebo zabývat vlivem na život občanů těch lokalit, kde matematický model naměřil nebo vypočítal podlimitní hladiny hluku.

Předsedající Petr Studenovský: Vy jste do své přihlášky uvedl 5 – 10 minut. Jenom bych chtěl říct, že všechny otázky, které jste položil, a stanovisko, které jste řekl, je zcela totožné se stanovisky, která tady už zazněla. Hovořila tady zástupkyně ředitelky základní školy i mateřské školy v Líbeznicích. Obávám se, že opakování těch dotazů, které, konec konců v souvislosti s vlivem na zdraví atd., byly zodpovězeny, netvrdím, že k vaší spokojenosti, ale obávám se, jestli váš příspěvek není do značné míry nadbytečný, při vši úctě k vám. Mohl byste přejít k dotazu, který tu ještě nepadl, nebo případně k problematice, která se ještě neřešila? Děkuji mockrát.

Pan Ehrenberger: Dobře. Zopakuji dotaz, který jsem položil, zda bude zohledněna zátěž nebo vliv na život občanů, kteří se nacházejí v podlimitních hlukových pásmech. To je první dotaz.

Druhý dotaz směřuje na jistý test, který se konal před lety. Létalo dopravní letadlo, podle mého názoru, na Letiště Vodochody, a teď jsem se dozvěděl z diskuse, že žádné testy

měření hluku atd. nebyly prováděny. Takže se ptám, jestli potvrzujete tyto testovací přelety letadel a zda bylo prováděno měření hlukové zátěže. To je druhý dotaz.

A třetí dotaz byl, zda ta studie, ta hluková studie, matematický model zohledňuje pouze přibližování letadel v té ose, anebo v nějakém odchýlení od ideální osy. Děkuji.

Předsedající Petr Studenovský: Pan Ládyš se tedy vyjádří od konce k odchylce od ideální dráhy přiblížení, jestli jsem to pochopil správně.

Pan Libor Ládyš: Jestli můžu, ano, počítáme s rozptylem přibližovacího manévru, dokonce v navigačních předpisech pro okrsek Praha je to přesně definováno, jak má letadlo postupovat a jaký může mít maximální rozptyl od přímé trasy nebo od nominální tratě, která končí na prahu dráhy. Je to, počítá se to od 15 km, do 7 km se to zmenšuje od 0,3 do 0,1 námořní míle, což je od nějakých 480 m, tuším, asi do nějakých 160 m, a od 7 km už ten úhel by se měl zmenšit na nulu, protože to letadlo musí sednout na nulu. Ale to je maximum, které je povoleno pro přibližovací manévr. Samozřejmě ti piloti na přistání, aby se trefili na tu dráhu, se snaží ty odchylky mít minimální. To je výhoda při přistání, že přistávací manévr vyžaduje přesný dosed. Při vzletu odchylky můžou být větší. Jestli stačí takto odpověď. (**Pan Ehrenberger:** Ano, děkuji.)

Předsedající Petr Studenovský: Podlimitní oblastí hluku jestli se někdo zabýval?

Pan Bohumil Havel: Ano. O vlivech podlimitní úrovně hluku už tady byla řeč několikrát. Já jsem také říkal vlastně, celé moje hodnocení se týká podlimitní úrovně hluku, protože hluková studie o nadlimitní úrovni hluku nemluví a takový stav nehodnotí.

Jak jsem už říkal, vlivy na psychiku, na kvalitu života, tedy nepřímé zdravotní vlivy, které já nazývám jedním slovem obtěžování, ale které samozřejmě by se daly vylíčit daleko barvitěji, jak jste to nakonec říkal, hodnotím v podstatě nejpodrobněji, jak je to možné, ve dvou variantách podle původních vztahů expozice a účinků podle nových studií, které ukazují podstatně výraznější účinek.

V jednotlivých obcích, kde máte několik tabulek v mé práci, kde je v každé obci odhad počtu mírně, středně, silně obtěžovaných obyvatel, stejně jako procento obtěžovaných obyvatel z celkového počtu obyvatel obce. Takže je to tam vyhodnoceno v podstatě, jak to jde nejpodrobněji.

Pokud jde o závěry z toho vyvozené, já jsem tady už úvodem říkal, že to je úkolem orgánů ochrany veřejného zdraví, který všechny podklady posoudí a měl by z toho vyvodit své vyjádření plus eventuálně nějaké podmínky.

Pan Ehrenberger: Nezpochybňujete, že v těch lokalitách podlimitní hlukové zátěže dochází k narušení života?

Pan Bohumil Havel: Vůbec ne. Já to popisuji jako významný vliv, který záměr Letiště Vodochody vnese do toho území.

Pan Ehrenberger: Dobře.

Předsedající Petr Studenovský: Děkuji. Pan Ludvík má připravenou odpověď pro pana Říhu.

Pan Vladimír Ludvík: Chtěl bych říct jenom, že je to tak, jak je to napsáno v posudku. V posudku je to stručně, tak podrobněji. V zoologickém průzkumu bylo zjištěno, že přímo na ploše letiště se vyskytuje sto, resp. třicet ks jedinců kavky obecné. V některých dnech dokonce nebyl pozorován ani jeden kus, a na druhé straně ve studii srážek s letadly se obecně konstatuje, že kavky a havrani patří mezi inteligentní ptáky se společenským chováním a používají zimní nocoviště ve společném hejnu, v němž se zastoupení druhů s časem vyvíjí a množství kavek v posledních letech narostlo někde až na 45 – 50 %. Takže tam není jednoznačná vazba. Jednou je biologický průzkum prováděný na ploše letiště a druhá studie se zabývá zimním nocovištěm, problematikou zimního nocoviště.

Pan Ladislav Říha: Tzn., vy tam nevidíte žádný rozpor v tom? Myslíte si, že to je v pořádku ...

Pan Vladimír Ludvík: Myslím si, že to je v pořádku.

Pan Ladislav Říha: Takže když je tam šance, že přes to letiště prolétá dvacet tisíc kusů ptáka kavky a na letišti není najitý žádný, nebo jich je tam pozorovaných několik desítek kusů, třicet třeba, tak si myslíte, že to je možné, a určitě to není k nějakému doporučení hlubší analýzy, nebo tak. V případě, že se jedná o chráněný druh dle zákona, tedy přísně chráněný?

Pan Vladimír Ludvík: Myslím si, že hlubší analýzy tam máme, že tam máme hlubší řešení v podmínkách, rozsáhlejší řešení ornitologické ochrany letiště a), a b) požadavek na řešení v souladu se zákonem 114 z roku 1992 o ochraně přírody a krajiny ve vztahu k ohroženému druhu.

Předsedající Petr Studenovský: Promiňte. Pan doktor Bajer má doplnění k té odpovědi.

Pan Tomáš Bajer: Já jsem dalek toho, abych tady začal něco zase předčítat, ale já mám chvílemi pocit, že si vždycky ten vyjadřovatel vybírá jak studie střetů ptáků, tak z dokumentace EIA pouze některé pasáže. V té dokumentaci EIA je věnována i část vlivů, týkajících se problematiky ornitologické ochrany letiště ve vztahu k migračním trasám ptáků a bezpečnosti letového provozu. V té dokumentaci je popsáno, jak ta ochrana bude probíhat, tzn., že bude probíhat tak, že bude vyhlášeno ochranné ornitologické pásmo vnitřní a vnější, je v té dokumentaci popsáno, jaký je smysl těch pásem, a je tam i napsáno, že to rozšíření letištního areálu znamená především prostorové omezení loviště některých druhů ptáků. Změnu migračních tras v souvislosti s ornitologickou ochranou v těchto pásmech. Třeba i snížením atraktivity prostoru letiště pro ptáky, tak jak zase vyplývá z jiných bezpečnostních předpisů.

Kromě toho je tam i popsáno, jak ta ornitologická ochrana probíhá a proč. Dochází k tomu, že se postupně daří a bude dařit vytlačovat havrany z prostoru letiště. Je to tam popsáno, je to funkce sokolníka, tak jako funguje na Letišti Praha – Ruzyně.

Kromě toho tady padlo několikrát, že se budou plašit chráněné druhy živočichů, že se zase v těch vyjádřeních zapomnělo zmínit, jak a jakým způsobem je aktuální ornitologická ochrana letiště řešena v současném stavu. Dokumentace píše, že je řešena dvěma správními rozhodnutími Městského úřadu Brandýs nad Labem, Městského úřadu Kralupy, a v těchto rozhodnutích se stanovuje odchylný postup při ochraně ptáků právě z hlediska bezpečnosti provozu na letišti. Děkuji.

Pan Ladislav Říha: Já mám ještě jednu velice důležitou otázku.

Předsedající Petr Studenovský: Prosím, položte otázku, prosím o stručnost.

Pan Ladislav Říha: Tady pan Bajer teď říká, že si vybíráme jenom konkrétní pasáže té studie. Pojdme se bavit o celé studii. Jaký máte, jak pane Bajere, tak pane Ludvíku, názor na kvalitu a citace zdrojů v této studii? Na kvalitu citace zdrojů v této studii. Je to důležité, protože první EIA byla zamítnuta mj. proto, že tato problematika nebyla dostatečně rozpracována, Ministerstvo životního prostředí zadalo, aby byla rozpracována podrobněji, a proto byla tato studie, o které se bavíme, uvedena, zpracována, a proto se ptám, co si myslíte o citaci zdrojů v této studii.

Pan Tomáš Bajer: Co si myslím o citaci zdrojů? Přečtu vám dva odstavce z téže studie, ze které tady citujete vy, a citovalo se tady už v průběhu dne. Takže jeden odstavec, který byl pozapomněn číst, je na straně 45 té studie, který říká, že je nutno poznamenat, že dnů s podmínkami vhodnými pro lety havranů ve výškách nad 300 – 400 m nebývá v zimních měsících mnoho, protože ptáci se orientují dle terénních linií, lety ve výšce jsou možné jen za dobré viditelnosti. Slunečné počasí, jasno, bez oparu a kouřma. Takových dnů bývá v typickém zimním měsíci jen několik. V ostatních dnech lze předpokládat lety v malých výškách, a tím malé riziko pro stoupající nebo klesající letadla. Ten odstavec se zapomněl ve vašich vyjádřeních nějak objevit.

A potom v tom závěru se zase citovaly jeden motor, dva motory, což je poměrně relevantní vyhodnocení nějakého rizika, které může být. Současně v řadě míst té studie jsou popsána zdokonalování letadel tak, aby tato rizika byla minimalizována, a současně je tam i jedno z doporučení, pomínu-li sokolnickou ochranu, spolupracovat jak Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně mezi sebou, protože v zásadě fungování sokolnické ochrany běží úplně stejně v Ruzyni, jako poběží i tady.

Jenom vám zase cituji některé jiné pasáže ze stejné studie, abychom si rovnocenně ocitovali některé texty. Děkuji.

Pan Ladislav Říha: Víte, citace není, když citujete ze studie, ale jakým způsobem autor studie pracuje se zdroji. A já jsem se ptal na kvalitu studie, nechtěl jsem slyšet další citaci z ní. Navíc podle mého názoru je ta kvalita nedostatečná, a v tu chvíli jakékoli citace, případně argumenty, opírající se o tuto studii, kterou používal jak pan Ludvík v posudku, tak ji teď používáte vy, je bezpředmětná. Proto ještě jednou prosím odpověď na otázku, co si myslíte o práci se zdroji v té studii a o její kvalitě. Děkuji.

Pan Tomáš Bajer: Já vám odpovím stejně, jako odpovídáte vy mně. My jsme nechali zpracovat tuto studii, tato studie něco vyhodnocuje, dává nějaké závěry a dává nějaké doporučení. Já také nehodnotím práci s citacemi nějakých jiných zdrojů. Studie, tak jak je předložena, je součástí dokumentace. Já na ni mám nějaký názor, zpracovatel posudku má nějaký názor, vy máte jiný názor, a konečné rozhodnutí, který názor je správný, bude v tom procesu rozhodování náležet tomu, kdo bude vyhodnocovat závěry dnešního veřejného projednání.

Pan Ladislav Říha: Tzn., tady Ministerstvo životního prostředí?

Předsedající Petr Studenovský: Já považuji vaši otázku za zodpovězenou.

Pan Ladislav Říha: To byla otázka zároveň na pana Ludvíka. Bavíme se o posudku, a on měl posoudit kvalitu.

Předsedající Petr Studenovský: To připomíná, že jsme spíše na tiskové konferenci. Neomlouvajte se.

Pan Ladislav Říha: Já bych řekl důležitou část. Pokud si přečtete tu studii, tak na konci je uvedených 61 cizojazyčných zdrojů, 5 českých, z toho jenom dva veřejné, jedna privátní e-mailová komunikace a jeden osobní pohovor. V textu není ani jeden ze zdrojů citovaný. Tzn., že pokud si chcete dohledat, kde se vzaly konkrétní informace, které, jak jste je tady říkali, které dávají ta opatření, která říkají, že to riziko střetu je minimální, tak to je něčím podložené. Těmi zdroji. A vy si nedohledáte, v kterém tom zdroji na kterém místě to je. Takovou studii já vám napíšu taky, a bude tam tak velké riziko, že to letiště tady nikdy nebude. (Potlesk) Buď můžeme pokračovat v té diskusi...

Předsedající Petr Studenovský: Ne, ale musí přijít na řadu někdo další. Překročili jste, pánové, časový limit, který jste sami napsali na papír. Poprosil bych pana exstarostu obce Panenské Břežany, a pokud se budete chtít vyjádřit, zařadím vás na konec seznamu. Opravdu, já jsem poprosil, abyste....

Pan Ladislav Říha: Já jsem nedostal odpověď na tři otázky. Na dvě jsem dostal, na třetí jsem nedostal.

Předsedající Petr Studenovský: A to byla která?

Pan Ladislav Říha: To byla ta, týkající se přeletu letadel, které byly prováděny zhruba před 2 – 3 lety, létala na Letišť Vodochody, a můj dotaz zněl, jestli tato letadla létala, byla to dopravní letadla, létala na Letišť Vodochody, a jestli se provádělo měření, a pokud ano, jaké z toho byly, protože tady byla diskuse o tom, že žádná konkrétní hluková měření se neprováděla, že veškeré isofony nebo hlukové hladiny jsou vypočteny na základě matematického modelu.

Předsedající Petr Studenovský: Pan Kačur – jste schopen odpovědět na otázku? Děkuji.

Pan Martin Kačur: Pokud mě paměť neklame, tak byla provedena určitá měření, která si objednala krajská hygienická stanice na základě podnětu obyvatel z okolí, která měla vyhodnotit, zda dochází k překračování hygienických limitů. Vzhledem k tomu, že provoz u nás je relativně omezený, tak proběhl dopočet, matematický dopočet na základě nějakých měření, zda k překračování hygienického limitu dochází nebo nedochází. Výsledek byl, že limity nejsou překračovány. Ale měření, konkrétní měření z toho důvodu, aby se výsledky započítaly do hlukové studie, myslím si, že měření neprobíhalo.

Předsedající Petr Studenovský: Děkuji a poprosím už potřetí pana ex starostu Panenských Břežan pana Holíka. Máte slovo.

Pan Libor Holík: Děkuji. Dobré ráno, dámy a pánové, jmenuji se Libor Holík a letos po 6,5 letech v únoru jsem skončil starostování v Panenských Břežanech, kde jsem se plně se svými kolegy věnoval této kauze a za své jsem utratil desetitisíce, za obecní peníze statisíce.

Ted' to bude trošku s nadsázkou, dámy a pánové. Od poledne včerejšího dne jste zde slyšeli projevy různých generací, zastoupení od nejvyšších úřadů až po občany, a žádný, ani jediný nebyl ten, který by podporoval rozvoj Letiště Vodochody. Já vím, že Ministerstvo životního prostředí, dámy, které zastupují dneska ministerstvo, jsou na tom něco jako pan doktor. Nemůžou brečet nad každým úmrtím, to by to povolání nemohly vykonávat. A proto si myslím, že trošku toho lidského, osobního přístupu ke každé kauze, že tady lidi ještě

neumírají, by mělo být zastoupeno i na tom Ministerstvu životního prostředí, což bylo pár dotazů, které vám dávali, váš osobní názor, a vy ho neodpovíte. Ale já chápu celkem, proč.

Kdybychom byli v Anglii, desetina počtu starostů zkrátka řekne, my tady to letiště nechceme, nikdo o tom nebude jednat. Takhle se to všechno hodí do koše a je konec. My jsme ale v České republice, kde se mnoho investorů a jiných lidí snaží dosáhnout svého cíle nekalými způsoby. Já zde dodržím 8 minut, to jsem slíbil, jelikož jsem proškrtal 9/10 svých poznámek, protože to bylo řečeno, budu mluvit o naprosto nových věcech.

Mluví se tady o sjezdu na D8 u Letiště Vodochody. Já jsem požádal ministerstvo vnitra, odbor bezpečnostní politiky 14. října loňského roku, za dva dny mně odpověděl a okolo sjezdu Letiště Vodochody vám přečtu, co mně odepsali.

K výše uvedenému sdělujeme, že k dálnici podle § toho a toho, já to zkrátím, aby to bylo velmi krátké, letiště samostatně připojit nelze. Letiště by mělo být připojeno k dálnici prostřednictvím jiné pozemní komunikace, pak by vzdálenost mimoúrovňové křižovatky dálnice s jinou pozemní komunikací musela splňovat ČSN normu, kterou opět nesplňuje. Tuto vzájemnou vzdálenost se může pouze udělat aglomerací nad 50 000 obyvatel, kde by byla napojena. Ta tam také neexistuje.

V oblasti Vodochod ministerstvo vnitra nevydalo souhlas s připojením pozemní komunikace k dálnici D8, ani nebylo s takovým požadavkem osloveno. Nevím, s jakou smělostí si dovolují někteří z vás tady tvrdit, že ten sjezd v zásadě bude. Jestli se mezi tím něco stalo, nějaký vývoj, a mezi tím se také stalo, že se změnila vláda, mezi tím se také stalo, že byly rozvázány ruce policii a státním zástupcům, a jestli někdo z vás někdy v něčem měl být namočen, tak máte oprávněné obavy, a tyto dopisy, které by mohly být ovlivněny a mít jiný názor ministerstva vnitra, si necháme prověřit.

Já vám pouze chci říct, že pan ředitel Kačur, generální ředitel Letiště Vodochody, před 2,5 lety v Lidových novinách prohlásil: Komerční zájem rozvoje letiště a jeho nepotřebnost deklaroval vyjádřením do médií, kde prohlásil: Ano, letiště opravdu není potřeba, ale ono se užíví.

Ale užíví se na úkor čeho? Užití se na úkor zdraví, pohody obyvatel našeho regionu. (Potlesk)

Dalším je firma EUROCONTROL. Doporučuje, aby vláda a státní orgány zvážily, zda negativní dopady na populaci vyváží škody na zdraví, životním prostředí a ekonomickém poškození Letiště Ruzyně, resp. státu. Já mám s sebou CD, nedával jsem ho tam v zájmu úspory času, kde všechny politické strany a jejich zástupci při volbách do parlamentu

posledních prohlásili, že jsou proti rozvoji Letiště Vodochody, mimo strany TOP 09, která řekla, že má vše pokračovat dle správního řádu.

Hlavní důvod, proč má vzniknout Letiště Vodochody, je strašně úsměvný. Nezlobte se, dámy a pánové, ale tím jste úsměvní i vy. Vy pracujete na strašně drahém a dlouhodobém procesu, a jediným důvodem, proč má vzniknout Letiště Vodochody, je to, že Penta řekne, že poplatky na přistávání v Ruzyni jsou veliké, oni že budou mít menší, a tím pádem budeme mít lacinější letenky z Vodochod.

To není vůbec žádná pravda. Nám byly nabízeny kompenzace. My jsme odmítli se sejít s Pentou ohledně kompenzací, protože když přistoupíme na kompenzaci, přistoupíme na záměr, a řekli jsme, že jediné setkání, které uskutečníme s představiteli Penty nebo s panem generálním ředitelem Kačurem, bude to, když budou mít připraven na stole závazný dokument, kde odstupují od záměru rozvoje Letiště Vodochody, a my jim ho velmi rádi převezmeme, a tím pádem naše spolupráce skončí. (Potlesk)

Jenom tak skokově, do těch isofon bych se rád dostal. Já jsem od února, tedy od března doma. Jsem. Letadla mi létají přímo nad hlavou, vnoučata, teď je krásné počasí, když přijela s rodiči, dostala hysterický záchvat, protože přeletěla stíhačka L159, ta morálka současného provozu na Letišti Vodochody je katastrofální. Létají si, kudy chtějí, létají středem vesnice, dívají se na kapli, na zámek Heydricha, nemají tam vůbec co dělat, a létají pod výškou 300 m, většinou okolo výšky 100 m a oblíbili si to. Oni odjeli, a už k nám nechťejí jezdit, protože dostali takový šok – já měl opřené hrábě o barák a ty hrábě spadly tím hlukem.

Já mám - už ho nemám, odevzdal jsem ho nové paní starostce, hlukoměr, 126 decibelů. A to se vám stane několikrát – třikrát za měsíc. Je to zkrátka strašné.

Takže důvod rozvoje je naprosto směšný a celý tým zpracovatelů i investora očekává obhajoba neobhajitelného. Je úkolem státních úřadů posoudit, zda povolení pro navrhovaný rozvoj Letiště Vodochody povede k dostatečným novým a hodnotným ekonomickým přínosům, aby to odůvodnilo veškeré negativní dopady, je předmětem státních úřadů toto posoudit.

Co se stane, kdyby se náhodou, a tomu nevěřím, zprovoznilo Letiště Vodochody dle záměru? Nastane cenová válka mezi Ruzyní a Letištěm Vodochody. Ruzyně půjde dolů s cenami a na Letiště Vodochody bude létat jenom velmi malá část. To je předpoklad, to není skutečnost, ale takhle o tom odborníci na letecký provoz přemýšlí a očekávají tento výsledek.

Proto jsem nechal zpracovat od dvou expertů ze zahraničí, expertů na letecký provoz, posudek na letecký provoz, který totálně rozbil veškerou koncepci leteckého provozu, která je

v EIA. Tito experti dokonce řekli, kdyby mělo vzniknout Letiště Vodochody, tak vám musejí zbourat Břežany a postavit vám je někde jinde. Odpověď na tuto připomínku EIA jsem podal jako součást dokumentace obce Panenských Břežan, a na tu, když teď vyšel posudek, nebylo vůbec odpovězeno, pane zpracovateli posudku.

Za pět dní na to v dodatku tento velmi významný posudek na letecký provoz vyšel v dodatku a byl označen jako anonymní. Tento posudek šel součástí, jak jsem řekl, složky obce Panenské Břežany, a byl jsem pod ním podepsaný já. A proč vyšel za pět dní? Protože jsme měli problémy na něj odpovědět, a mysleli jsme si, že na to možná nepřijdeme, že jste se k němu nevyjádřili. To je stěžejní věc.

Proto se mně vůbec nelíbí, že vůbec Letiště Vodochody se zvažuje, že by se rozvinulo, protože mám od ministerstva pro místní rozvoj dokument, kde je jasně řešeno v plánu, není zpracován plán rozvoje letecké dopravy v ČR a s žádným, mimo paralelní dráhy na Ruzyni, s žádným rozvojem letiště se v ČR nepočítá. A šup, najednou se udělal záměr rozvoje Letiště Vodochody.

Takže si myslím, že si budeme mít ještě co vysvětlovat do budoucna, a věřím, že tady dojde pravděpodobně k tomu nejhoršímu, co jsme nechtěli, a to budou spory. Že máte pódium nahoře, to mně nevadí, aspoň na vás dobře vidíme. Že vedete diskusi, jak ji vedete, pane moderátore, mně se to líbí. Protože zkrátka je potřeba vždycky nějakým způsobem kočírovat.

Ale co se mi nelíbí, a už to tady bylo zmíněno, že vy tady sedíte jako jedna parta. Ale že tady sedíte jako jedna parta, by mně taky nevadilo, ale tím, že na vás dobře vidíme, tak během těchto 16 hodin přibližně, vy si s vašimi zpracovateli posudků šuškáte, oni za vámi chodí, vy chodíte za nimi, vy jim radíte. To se nesmí během veřejného projednání stát. Vy musíte být nezávislí. Já nechci říct, že nejste nezávislí, ale eticky v očích našich, starostů a občanů, porušujete etiku minimálně. Já nechci říct, že Ministerstvo životního prostředí mj. v budoucnosti, každý to zná z médií, projevilo velmi malou odolností proti korupci. Já nechci na vás házet něco takového, ale tyto věci ve spojení potom u občanů získávají velmi špatný pohled na vás. (Potlesk)

A teď pár vět nakonec, a možná úplný konec. Ty isofony, já jsem od toho odskočil, ty pravděpodobně bude nutno přepracovat, ale my vám to dáme samozřejmě písemně a dáme vám to s měřením. Jelikož se počítá podle větrné růžice 20 % startů na Kralupy, tedy 80 % na Kralupy, 20 % na Panenské Břežany směr Líbeznice, tak já jsem doma teď tři měsíce nebo čtyři, a já to vidím, jak to lítá. Mně to připadá, že to je 50 na 50, ale ono to bude takových 60 na 40. Tzn., ohrožená území na druhé straně ubudou, u nás přibudou. Tzn., je potřeba se věnovat znovu, a žádám pana ředitele Kačura, kdyby byl tak laskav a za pět let, za pět

posledních let mně poslal statistiku startů a přistání, kterým směrem šly. Z toho se dá odvíjet podle modelu potom nějaká isofona.

Děkuji vám, že jste nám dali možnost se vyjádřit, přeji každému krásné večer a ráno.
(Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Já vám rovněž děkuji. První se ujme slova pan doktor Bajer.

Pan Tomáš Bajer: Ukážeme tři vyjádření, která samozřejmě byla k dispozici dávno po odevzdání dokumentace EIA. Tohle je vyjádření Ředitelství silnic a dálnic, souhlas se vydává pro mimoúrovňovou křižovatku dálnice D8 se silnicí atd. To druhé vyjádření, které tam máme, je vyjádření ministerstva dopravy: S ohledem na výše uvedené ministerstvo dopravy sděluje, že k návrhu připojení pozemní komunikace atd. nemá námitek. A poslední je ministerstvo vnitra, odbor bezpečnostní politiky, oddělení obecné policie atd., ještě bych podotkl z 11. prosince 2012: Vzhledem k výše uvedenému ministerstvo vnitra nemá z hlediska vzdálenosti k sousedním křižovatkám k možnosti připojení silnice k dálnici D8 námitek. Děkuji.

Předsedající Petr Studenovský: Chcete se některá z dam vyjádřit?

Paní Jana Piekníková: Vyjádřím se k tomu, že se tady radíme mezi sebou. Já jsem se všemi stranami řešila pouze organizační věci, jakým způsobem, zda všechno funguje a je všechno v pořádku. Nic víc, nic míň. O ničem jsem se s nikým neradila za Ministerstvo životního prostředí.

Předsedající Petr Studenovský: Ano.

Paní Jana Piekníková: Doplnující vyjádření k jeho připomínkám. Pokud si dobře vzpomínám, váš posudek, který jste tu zmiňovali, a teď více méně na něj narážíte jako součást vašeho vyjádření k posudku, byl tehdy předán na nějakém jednání s panem náměstkem Hlaváčem, a v tom posudku není nikde uvedeno jméno, kdo to zpracovával. Proto to bylo považováno za anonymní posudek, ale samozřejmě to nemá žádný vliv na jeho vypořádávání.

Řečník: Já bych měl dotaz k těmto dokumentům, které tady uvádíte. Ty jsou, prosím, součástí čeho? Ty jsou součástí dokumentace?

Pan Tomáš Bajer: Byly získány dávno po odevzdání dokumentace, protože pravděpodobně oznamovatel na tom záměru dále pracuje a pokračuje. Teď se musíte zeptat pana ředitele.

Řečník: Tak se ptám pana ředitele.

Pan Martin Kačur: Je to přesně tak. Samozřejmě ten projekt připravujeme dál a připravujeme i projektovou dokumentaci i pro mimoúrovňovou křižovátku na dálnici D8. Samozřejmě v rámci toho projednávání je potřeba uskutečnit poměrně dost různých rozhovorů a konzultací, a v podstatě tyto dokumenty, které jsou nezbytné pro to, aby se povolilo to odchylné řešení, tak se řešily v průběhu konce loňského roku a začátku letošního roku. Takže jsou to nové dokumenty, a to finální stanovisko od Ředitelství silnic a dálnic, kterému jsme museli předložit stanovisko ministerstva vnitra a stanovisko ministerstva dopravy, ty tomu předcházely, tak to stanovisko Ředitelství silnic a dálnic je z 5. dubna.

Předsedající Petr Studenovský: Pan Martin Pýcha, Bašť.

Pan Martin Pýcha: Krásné dobré ráno všem, omlouvám se, původně jsem taky chtěl hovořit malinko o něčem jiném, ale postupně po těch 14 hodinách jsem došel k závěru, že dnešní projednávání spíš má naplnit formální stránku věci, tzn., setkat se s námi, vyslechnout si naše připomínky a rozhodnutí už je stejně udělané. Sdílím zcela názor, a je to jenom vaše zpětná vazba, o kterou tvrdíte, že stojíte. Kdybych nevěděl, že před vámi je cedulka, dámy, že jste z Ministerstva životního prostředí, tak bych nabyl dojmu, že jste zaměstnanci Penty.

Paradoxně jediný, kdo tady byl schopen uznat nějaký argument, který tady zazněl z pléna, byl pan Kačur, který řekl, že v jejich materiálu zůstala jedna věta špatně. To byl jediný argument, který jste byli ochotni vzít v potaz a nějakým způsobem na to zareagovat.

Já jsem obyčejný občan obce Bašť, nicméně víc než deset let jsem bydlel na Sokolské ulici v centru Prahy. V Sokolské ulici, která navazuje na ulici 5. května, kde v jedenáct hodin večer, když jsem si to jednou počítal, projelo 120 aut za minutu. A můžu vám říct, že po tom, co po téměř 12 letech jsem tam žil s přítelkyní, která se z toho málem zhroutila, protože

nebyla schopná spát, jsme si koupili dům v Bašti. A najednou jsme se dostali do úplně stejného problému.

Já tady nebudu hovořit v odborných termínech, protože nejsem odborník ani na hlukové limity, ani na EIA, ani na tyto věci. Chtěl bych jenom navázat na to, o čem hovořila ta starší paní, která tady hovořila velmi krásně, a mám pocit, že to, co říkala, nebylo pochopeno. Ona v podstatě uvažuje velmi přirozeně. Ona má selský rozum. Ten selský rozum, který říká, chápu, že vy musíte vycházet z nějaké legislativy, a ta říká, že denní limit je 60 decibelů a noční limit je 50 decibelů.

Pak hovořil pán, který vám vysvětlil, pane Kačure, když říkáte, že budete létat do deseti hodin, že malé děti chodí spát v šest – v sedm hodin. Tzn., ony už tři hodiny budou mít noc, ale pro vás je to den. Tzn., že ony nebudou spát. Já nevím, jestli máte děti a jestli jste zkoušel uspávat děti v okamžiku, když nad vámi bude prolétat to letadlo každých 5, 7, možná 10 minut. Chtěl bych vás vidět, jak byste ty děti uspával, a to už nemluvím o tom, že ty děti nebudete moct ani v kočárku dát na zahradu, protože ten hluk je opravdu šílený. My nepotřebujeme vědět, jestli to je v Bašti, pan hodnotitel tady hovořil o 57 decibelech, jestli se nemýlím, 55 – 57 decibelů. My nerozlišíme, jestli je to 57 nebo 60. Ty 3 decibely, to je tak obrovsky malý rozdíl pro nás. My víme, že nejsme schopni mluvit dva lidi, kteří stojí vedle sebe metr. A když tam to letadlo přistává, nejsme spolu schopni komunikovat.

Když jsme uvnitř budovy a bavíme se a máme otevřená okna teď v těchto vedrech, tak vám garantuji, že se neslyšíme vůbec, úplně stejně.

Paní ředitelka byla jednu chvíli poměrně rozčilená. Já se vám nevidím, protože reakce lidí byla, řekněme, nepřátelská. Byli hlasití. Na druhou stranu, uvědomte si, že my budeme v tom hluku žít od okamžiku, kdy se to letiště postaví, až možná do konce života. Naše děti.

Takže já jsem chtěl jenom říct několik základních věcí. Tzn., ty děti tam budou žít, budou tam spát a budou tam mít noc v okamžiku, kdy vy budete létat. Pane Kačure, vy velmi dobře víte, jak fungují nízkonákladové společnosti. O tom, že každé letadlo musí mít maximální výtežnost. Tzn., ono se zpozdí třeba někde v Londýně nebo v Paříži nebo v Římě, ale protože tam existuje návaznost, do Prahy přiletí s hodinovým – dvouhodinovým zpožděním. Vy to v podstatě připouštíte, protože říkáte, že tam bude nějaký počet letů, přiletů a odletů, které vlastně nesplní těch 10 hodin.

Jinými slovy, vážené dámy z Ministerstva životního prostředí, už vlastně neplatí těch 10 hodin, protože i sama Penta připouští, že vlastně nebude platit. Prostě proto, že to není schopen zajistit žádný provozovatel toho letiště, ani Penta, která tam bude možná 3 – 5 let, pak to prodá. Ale žádný jiný, protože ta letecká doprava tak dneska funguje. Když si chcete

koupit letadlo za miliardu, tak to letadlo musí létat nonstop 24 hodin denně, a vůbec nezáleží na tom, jestli to zpoždění vznikne v Praze nebo kdekoli jinde.

Co se týká dalších věcí, já jsem, pane Kačure, od vás neslyšel odpověď na otázku, kterou tady řeklo několik lidí. Listina základních práv a svobod říká, že práva a svobody jednoho člověka končí tam, kde začínají práva a svobody jiného člověka. Vaše právo postavit letiště, které vám nikdo nepopírá, končí v okamžiku, kdy postavení letiště ovlivňuje práva jiných lidí. Již dneska hodnota nemovitostí v okolí Letiště Vodochody je o 10 – 15, někde možná i o 20 % nižší. Hodnota nemovitostí. Pán tady říká dokonce 30. Já vám to řeknu velmi jednoduše. Jeďte se podívat do Bašti a podívejte se, kolik lidí tam prodává svoje nemovitosti, a ty nemovitosti tam mají inzerát rok, možná rok a půl se to snaží prodat. Nikdo to není schopen prodat. Prodávají to o sto, o dvě stě, tři sta tisíc méně, ale nejsou schopni to prodat.

V okamžiku, když nějaký investor, třeba doly, chtějí pokračovat v těžbě, tak vykoupí celou obec, tu obec srovnají se zemí a dolují. Já bych očekával, že vy jako investor se k tomu postavíte úplně stejně. Jinými slovy, že nám řeknete, vážení přátelé, pokud já svým letištěm ovlivním kvalitu života, nepopíratelně ji ovlivníte, kvalitu života ve vaší vesnici, a vy tam nechcete bydlet, tak já ten dům od vás odkoupím za tu cenu, kterou jste to koupili. To bych očekával. (Potlesk) To je první věc.

Vrátím se k ulici 5. května, o které se hovořilo. Soud byl s lidmi z ulice 5. května, ale netýkal se pouze ulice 5. května, to vy velmi dobře víte. Týkal se vlastně všech těch ulic, navazujících od náměstí I.P. Pavlova, tj. i Sokolské, na které jsem bydlel, kde město Praha reflektovalo rozhodnutí soudu a aspoň nějakým způsobem se snažilo vyhovět lidem. Jinými slovy, snažilo se najít nějaké finanční prostředky a dát lidem peníze na to, aby si pořídili aspoň speciální protihluková okna. Já jsem je tam měl a můžu vám říct, že to stejně nepomáhalo, protože samozřejmě ta izolace musí být i ve zdech. To vy víte velmi dobře.

Nicméně chtěl jsem říct, očekával bych od vás, že řeknete, pane Kačure: Vážení přátelé, pokud vás ovlivníme naší činností, zaplatíme vám všem speciální protihluková okna. Nic takového jsem tady neslyšel. Vy nám chcete platit za to, že někdo přiletí pozdě. Jinými slovy. Vy nás chcete uplatit za to, že nesplníte to, k čemu jste se zavázal. (Potlesk) To je úplatek, to není nic jiného.

Paní ředitelko, zeptám se vás: Vy jste hovořila, že vy jste odbor, který se vyjadřuje k té EIA. Máte ji na starosti. Zeptám se: Vy budete pod konečným rozhodnutím podepsaná? Konečné rozhodnutí uděláte vy, nebo ho udělá pan náměstek nad vámi, nebo ho udělá pan ministr? Kdo tam bude podepsán?

Paní Jaroslava Honová: Nemá to rozhodnutí, je to stanovisko EIA. Nemá to ve správním řádu, budu to podepisovat já.

Pan Martin Pýcha: Budete to podepisovat vy. Tzn., že rozhodnutí záleží na vás? Dobře. Já jsem strašně rád, že to vím, protože z několika předchozích dotazů jsem to nepochopil. Já se na vás obrátím s prosbou. Vy jste žena, nevím, jestli máte děti. Předpokládám, že máte děti a máte vnoučata. A v podstatě se na vás obrátím s prosbou na všechny.

Představte si, kdybyste nežili tam, kde žijete, ale představte si, kdybyste žili v Bašti. V obci, nad kterou, 300 m nad naším domem bude jedno letadlo za druhým každých 6 – 8 minut přistávat 12, možná i víc hodin denně. Jestli by, kdybyste měli tu možnost dnes se rozhodnout, že si tam koupíte dům. Já chápu, že vy se musíte rozhodovat podle legislativy. Ale prosím vás, přemýšlejte o tom taky jako člověk. Jestli byste v ten okamžik, v ten okamžik udělali to rozhodnutí, že se tam nastěhujete, nebo že tam nastěhujete svoje děti nebo svoje vnoučata. Protože já jsem přesvědčen o tom, že byste to neudělali. Já jsem přesvědčen o tom, že byste to neudělali, už proto, že si uvědomujete, že kvalita života pod létajícími letadly je prostě šílená. Je opravdu šílená.

My jsme tady slyšeli ten zvukový záznam, který tady běhal možná hodinu po šestiminutových intervalech, ale ono opravdu to, že my tomu neunikneme, situace je velmi složitá.

Takže jsem vás chtěl poprosit o tu jednu věc. Tzn., neposuzujte to jenom podle toho, jak zní zákony. Dnes máme v legislativě, že limit je 60 decibelů a 50 decibelů, možná za tři roky zjistíme, že 60 decibelů je málo a že to nebude 60, ale bude to třeba 40 decibelů, ale to letiště už tady bude stát a bude fungovat, a už to nikdo nezvrátí.

Jsem přesvědčen o tom, že v okamžiku, a už úplně končím, protože vidím, že pan Studenovský už je nervózní, když někdo plánoval magistrálu v Praze, tak v té době taky neporušoval žádné limity a šel podle předpisů, a dneska vidíte, dneska nikdo není schopen vyřešit – ano. Praha uvažuje o tom, že tam udělá tunel. Nicméně to je takový výhled, že možná za 30 let to bude, a kdo ví, jestli, při finanční situaci Prahy. Dneska legislativa hovoří něco, ale koukejte na to s tím, že to letiště tam nebude 10, bude tam 20, možná 30, možná 50 let. Ale ti lidi tam budou žít těch 10 – 50 let. A prosím, vnímejte to tak a vnímejte to trošičku i selským rozumem. To je moje jediná prosba, protože jestliže vy nás nevyslyšíte, a já mám opravdu ten pocit, že nás ani vyslyšet nikdo příliš moc nechcete, tak nám nezbyvá, než se s tím smířit. Ale pokud kdokoli z vás tam chcete bydlet, já vám nabízím svůj dům a rád vám

ho prodám. Za cenu, za kterou jsem ho pořídil. Udělám vám i slevu. Takže nabízím vám ho tady a teď, klidně se tam nastěhujte, Protože jestli tam bude to letiště, tak já tam bydlet nebudu. (Potlesk)

Paní Jaroslava Honová: Já budu reagovat velice krátce. Samozřejmě já nemohu rozhodovat emotivně na základě toho, že by mě se týkalo bydlení u letiště. Já u letiště bydlím. Já bydlím v bezprostřední blízkosti letiště Ruzyně v Hostivici a mám tři děti. Vnuky tedy zatím nemám. Ale těžko já mohu rozhodovat neobjektivně, že se vžiji jako by do sebe a budu ovlivňovat svá rozhodnutí, která jsou úřední, tímto způsobem. Já už jsem o tom mluvila.

To, co bude velmi důležité, je únosnost toho území ve vztahu k tomu záměru, a samozřejmě ve vazbě na legislativu, normy, které jsou v životním prostředí stanoveny zákony. Z toho musíme vycházet.

A samozřejmě že velice dobře chápu a rozumím tomu, že mít vedle sebe letiště, kde bydlíte, máte domy, děti atd., že je velice těžké, a proto všechny ty normy musí být velice přísně dodrženy, pokud by vůbec bylo možné takovýto záměr do toho území vpustit.

Předsedající Petr Studenovský: Já se omlouvám, pan Pýcha je v pořadí už druhý, který si všiml mé nervozity po panu starostovi Kupkovi. Já se vám za to omlouvám, ale pokusím se jenom říct, z čeho možná váš dojem pramení, a konec konců pramení i moje nervozita. Aniž bych vás kohokoli chtěl peskovat. 90 % vašeho vystoupení bylo jinými slovy řečeno to, co tady zaznělo už mnohokrát, a sedíme tady a slyšíme jako by opakující se argumenty. Byly zaznamenány. Už ten první byl zaznamenán. Já nechci sílu těch argumentů v žádném případě zpochybňovat ani relativizovat. Jenom chci říct, že jestliže jednou budou zahrnuty do protokolu, resp. do těch připomínek, tak jejich opakování nemá valného významu. To je jenom můj dojem.

Proto bych chtěl další řečníky moc poprosit, jestli by se mohli soustředit na věci, které ještě nezazněly. Vždyť je to pro dobro věci. Čím více těch připomínek relevantních bude, tím máte větší šanci dosáhnout svého a dosáhnout toho, aby ministerstvo životní prostředí vydalo třeba negativní stanovisko. Já jsem v té věci skutečně nestranný, ale nevidím smysl v tom, když se stále opakuje jedno a totéž, při vší úctě k vám. Prosím.

Pan Martin Pýcha: Já vám samozřejmě rozumím. Položil jsem několik otázek, na které, přestože už tady byly jinými slovy položeny, jsme nedostali odpověď. Nicméně rozumím tomu, co říkáte, že jsem se do jisté míry opakoval.

Jenom zareaguji na to, co říkala paní vrchní ředitelka, tzn., že normy musí být dodrženy. Víte, já opravdu nejsem přesvědčen o tom, že normy musí být dodrženy. Vy je samozřejmě dáte do EIA, dáte ji jako podmínku, která musí být splněna. Pan Kačur se k tomu zaváže. Já tomu rozumím. Nicméně v okamžiku, kdy EIA projde, pan Kačur postaví letiště, pan Kačur postaví přivaděč k dálnici D8. Pane Kačure, nezlobte se na mě, ale v okamžiku, kdy v Hospodářských novinách prohlásíte, že není problém vyvlastnit pozemky, že to je ve veřejném zájmu, po tom, co stát nebyl schopen 18 let vyvlastnit pozemky na dálnici D11, a vy to vyřešíte během roku – dvou, tak nezlobte se na mě, ale já nabývám dojmu, že vy řídíte ten stát, že vy řídíte ty loutky a ten stát dělá tak, jak vy potřebujete. Nemůžu se jinak domnívat.

Ale vrátím se zpátky k tomu, co říkala paní vrchní ředitelka, že to musí být splněno. Víte, já nepochybuji, že to dáte do EIA, že to dáte jako nesplnitelnou podmínku. Já jsem jenom přesvědčen, resp. dneska mě nikdo nepřesvědčil o tom, že i když to tam bude, že někdo donutí Pentu, aby to opravdu dodržovala. Neřku-li, že ji bude někdo kontrolovat. Nebo si opravdu myslíte, že my si koupíme svoje vlastní hlukoměry a budeme každý večer měřit, jestli hluková hladina je tak velká, nebo ne? Nebo že budeme počítat každý den ty pohyby? My chodíme do práce, my nejsme schopni to změřit. Nikoho to nebude zajímat.

Paní ředitelko, vůči vám nemám vůbec nic osobního, ale s ohledem na personální výměnu na Ministerstvu životního prostředí, vždyť vy už tam za týden nemusíte vůbec být. Kolik bylo náměstků, kteří se účastnili projednávání EIA? Já vím o třech. A ministrů taky. Osobně jsem znal shodou okolností náměstka Hlaváče, protože ho potkávám z ministerstva zemědělství. Takže já nemám pocit, že by mi stát zaručil, že to, co vy do těch podmínek dáte, že bude opravdu dodrženo. Nemám. Pánové říkají, musí to být, tady pánové Veselý s panem Ludvíkem, musí to být splněno. Já tomu nevěřím. Nezlobte se na mě. A nikdo jste mě o tom dneska nepřesvědčil. (Potlesk)

Předsedající Petr Studenovský: Opět se omlouvám, pokud zkomolím jméno. Pan Richard Koza. Je to možné? Ano. Máte slovo, prosím.

Pan Richard Koza: Dobrý den. Jmenuji se Richard Koza a budu mluvit za občanské sdružení Za životní prostředí Úžic. Měli jsme několik připomínek k předkládanému materiálu. Žádná připomínka nebyla ani zapracována, ani vyřízena. Jedním slovem, byli jsme jednoduše odsunuti. Bylo jich několik a podle našeho názoru byly oprávněné.

Víte, obec Úžice je nešťastná obec. Už za totality se říkalo, že je to obec, která leží v trojúhelníku smrti. Kralupy, Neratovice, Mělník. Přesto všechno jsme si mysleli, že po roce

1990 se situace zlepšila, a že tady aspoň hlukové, když ne emisní poměry se vylepšily. Nestalo se tak. Přičiněním především úřadů státní správy a orgánů státní správy byly úplně nekonceptně postaveny velkosklady, jako Eurofrost, jako Tesco, jako Prologis, které nás začaly otravovat hlukem tak, že jsme byli na ochranu proti hluku nuceni založit občanské sdružení.

Založili jsme ho především vůči stacionárnímu hluku z nachlazování přívěsů Tesca. Tesco předložilo studii nebo měření ke kolaudaci, kde prokazovalo, že všechno je v naprostém pořádku a v normálu. Nebyla to pravda. Když jsme založili občanské sdružení a když jsme tedy zařídili nové měření, bylo Tesco přinuceno udělat protihlukovou bariéru, mezi námi dodnes neúčinnou, protože když tam nachlazuje pět přívěsů, tak na zahradě 200 metrů od této hlukové zdi nemůžete existovat.

Proto nás uráží, víte, že zpracovatel ani oponent obec Úžice nezařadili mezi letištěm ohrožené obce. Jako by Úžice neexistovaly. Ale vážení, byly tam postaveny sklady jako Prologis nebo Postřižín II., které byly postaveny v ochranném pásmu dálnic, z kterých se hluk odráží do Úžic a v současnosti podle současných tvrdých norem, tento rok byly zase zpřísněny hlukové normy, dálnice nevyhovuje o půl decibelu, jak nám potvrdila krajská hygienická stanice, pracoviště Mělník, dopisem starým asi dva měsíce.

Když je tedy tohle pravda a vy říkáte, že musíte dodržovat normy a zákony, tak je dodržte i v případě Úžic. Tzn. jak? Postavit protihlukovou bariéru, nebo ještě lépe protihlukový násyp, aby to bylo účinné. Ten hluk třeba z Prologisu nemusel být vůbec, kdyby orgány státní správy měly trochu zdravého rozumu.

Víte, v úrovni 50 decibelů aby se zvýšila úroveň hluku o tři decibely, potřebuje se odrazit celá energie hluková, tzn., 100 %. Všechno to, co předtím šlo na pole kdysi, se odráží do Úžic, a že se to zvýšilo aspoň o 3 decibely, zaznamená už lidské ucho. V literatuře se říká, že u staveb, které jsou vyšší než 10 m a delší než 100 m, dochází k synergickým efektům hluku a může dojít i k zvýšení o 5 decibelů. Kdyby tohle úřady státní správy nepovolily, tak dneska nemáme asi problém.

Tedy je problém v tom, že tedy dodržujeme zákony a nařídíte laskavě, když schválíte tu EIA, když dáte souhlasné rozhodnutí, tak nařídíte podmínku, že ta hluková zeď tam musí být postavena. Otázka je, kdo ji postaví. Podle našeho názoru by ji měla postavit Penta, protože limity jsou vyčerpány, vy saháte do vyčerpaného limitu, a tím pádem nemůžete sáhnout na limit. Z titulu, že tam zřizujete nějakou soukromou investici, která zvýší provoz po veřejné silnici. Vy říkáte, že to je veřejný zájem? Ne, to je váš zájem, protože by se nemusela dělat ta zeď, kdybyste na to nesáhli. Chcete sáhnout na ten limit? Tak si ho nejprve snižte, abyste ho pak mohli podle potřeby využít.

Víte, to je podstatná věc celého našeho stanoviska, ale chtěl bych říci ještě jednu věc, která tady už odezněla, omlouvám se, a je to asi tohle: Koukněte, my jsme skutečně zatížení emise, skutečně zatížení hlukem, nikdo nám nemusí říkat, že žije vedle letiště, bo nad nás ta letadla létala, a my jsme si půjčili měřič, měřili jsme to letadlo. 62 – 69 decibelů. V tom se nedá existovat, vážení.

Když se nedá existovat, tady bude hodně lidí, zaznělo to, kteří nebudou chtít žít v takových podmínkách, a to nejenom hygienických podmínkách, ale i bezpečnostních podmínkách. Když to povolíte, nějací lidi se budou domáhat svého ústavního práva spokojeného využívání svého majetku, zakotveného v Ústavě schválením Listiny základních lidských práv. Budou tedy spory, s kým? No s tím, kdo tu dokumentaci schvaloval, tedy s Českou republikou.

Proto jsme v jednom z našich vyjádření, adresovaném nebo posílaném, kdy jsme posílali připomínky Ministerstvu životního prostředí, tak jsme Ministerstvo životního prostředí žádali, aby bylo tak laskavé a o tomto riziku pro Českou republiku informovalo vládu. Zřejmě se tak nestalo, protože vláda by v té věci už rozhodně nějaké usnesení vydala. Máme novou vládu. Buďte tak laskavé, dámy z Ministerstva životního prostředí, informujte o této skutečnosti vašeho nového ministra. Děkuji vám za pozornost. (Potlesk)

Paní Jana Piekníková: (začátek mimo mikrofon) Pan ministr je o současné situaci kolem Letiště Vodochody dobře informován.

Paní Jaroslava Honová: V tuto chvíli poprosím pana Radovana Krejčího, Dolany.

Pan Radovan Krejčí: Dobré ráno, dámy a pánové, já mám spíš několik technických poznámek nebo otázek na autory studie a na pana posuzovatele. Pro vypracování rozptylové studie jste použili model SYMOS'97, doporučený MŽP pro výpočty znečištění ovzduší ze stacionárních zdrojů. Podle platného zákona 86/2002 letecká ani silniční doprava nespadá mezi stacionární zdroje. Jak tento rozpor můžete popsat?

Předsedající Petr Studenovský: Malou vteřinku.

Pan Martin Šára: Já si tady otevřu rozptylovou studii, a když se podíváte do popisu metodiky, tak je tam napsáno, že metodika SYMOS je vhodná pro výpočet rozptylu ze stacionárních zdrojů, liniových zdrojů a plošných zdrojů.

Pan Radovan Krejčí: Je vhodná, ale podle metodiky Ministerstva životního prostředí. To není standardní metoda, protože podle zákona 86/2002 Sb. letecká ani silniční doprava nespadá mezi stacionární zdroje a SYMOS '97 je doporučen jako standardní metoda pouze a pouze pro stacionární zdroje.

Pan Martin Šára: To není pravda, to co teď říkáte. Metodika SYMOS patří mezi tři doporučené metodiky pro výpočet rozptylových studií.

Pan Radovan Krejčí: Potom ale to nemáte uvedené správně ve studii, protože tam je to uvedené pouze v kopii z modelu z úvodní stránky, že to je metodika, která se dá použít pro stacionární, liniové zdroje a ještě jeden. Ale není tam uvedeno nikde, že to je standardní metodika, když se tolik standardy tady oháníte. (Potlesk)

Pan Martin Šára: Já si zase najdu příslušnou stránku, ať se bavíme

Paní Jaroslava Honová: Vteřinku, pánové to hledají.

Pan Martin Šára: Já si to najdu rovnou v tištěné podobě, ať to máme – takže na stránce 70 je napsáno, že výpočet znečištění ovzduší plynnými látkami z bodových zdrojů typ 1, plošných typ 2 a liniových zdrojů typ 3.

Pan Radovan Krejčí: To je, že jste to použili, ne že to je standardní metodika, protože v žádném dokumentu přístupném veřejně z MŽP jsem nenašel, že by tento model byl jako standardní metodika pro mobilní zdroje, což je letecká a silniční doprava. Souhlasím, pro stacionární, tam je to bez debaty.

Pan Martin Šára: Obecně je napsáno – já se teď chvilku ještě podívám do jednoho materiálu a během chvíle odpovím.

Pan Radovan Krejčí: Můžu tedy pokračovat dál?

Pan Tomáš Bajer: Jeden program ze tří, jak bylo řečeno, který je schválen pro výpočet rozptylových studií Ministerstva životního prostředí, a ten, kdo si tento program

zakoupí, tak z něj vyčte to, co vám teď tady kolega hovořil o metodice výpočtu rozptylové studie. To co tam je, to jsme si nevymysleli, to zpracovatel tohoto programu firma Idea Envi, která tento model distribuuje, má uvedeno ve svých metodických podkladech, jak s tímto programem pracovat.

Pan Radovan Krejčí: To není odpověď na otázku.

Pan Martin Šára: Tak já bych tedy v tom případě odkázal na novou legislativu, vyhláška č. 330/2012 Sb., která v příloze 6 část B referenční metody pro modelování, uvádí toto: metodika SYMOS'97 a metodika ATEM je vhodná pro všechny zdroje znečišťování.

Pan Radovan Krejčí: Děkuji. Já jsem měl starší zákon. Dobře. Dál, proč nejsou v rozptylové studii uvedeny emise rozptylu olova, ačkoli bude používán letecký petrolej, a značně podle fleet mixu.

Pan Martin Šára: V současně platných metodických pokynech pro olovo nejsou žádné dostupné emisní faktory.

Pan Tomáš Bajer: Jinými slovy, ve všech materiálech, které jsou dostupné z hlediska emisních faktorů pro letecké motory, údaje o olovu nejsou uvedeny, proto není ani počítáno.

Pan Radovan Krejčí: Vzhledem k tomu, že olovo je toxický kov, výrazně toxický, tak minimálně kvalifikovaný odhad, protože víte, kolik ho spotřebujete, kolik to letadlo spálí, když máte fleet mix, tak kvalifikovaný odhad emisí je možný. (Potlesk)

Pan Martin Šára: Ale pokud já vím, tak v leteckém petroleji ani v současně používaných leteckých benzínech se olovo nevyskytuje.

Pan Radovan Krejčí: Ani Avgas?

Pan Martin Šára: Pokud vím, tak v leteckém petroleji není olovo, v Avgasu je, ovšem Avgas, jednak jsou druhy Avgasu i bezolovnaté už, a potom ten se používá na malá vrtulová letadla, já nevím, kolik jich tady bude létat. Proudová letadla používají petrolej.

Pan Radovan Krejčí: Ve studii je uveden jako používané palivo a součástí fleet mixu jsou jednovrtulová malá letadla. (Potlesk)

Pan Tomáš Bajer: Znovu opakuji, počítáme to, na co jsou oficiálně uváděné emisní limity, jak když počítáme emise z dopravy, je opět schválený jakýsi program MEFA, který obsahuje škodliviny z hlediska emisních faktorů, které jsou dostupné pro automobilový provoz, a pak je můžeme počítat. My jsme počítali ty škodliviny, pro které jsou dostupné emisní faktory pro jednotlivé typy motorů, a u organických látek jsme dokonce ještě počítali některé specifické látky, které vyžadoval pan zpracovatel vlivů na veřejné zdraví. Odpověď je stále stejná.

Pan Radovan Krejčí: Vzhledem k tomu, že se velmi často opíráte o kvalifikované odhady, jako je imisní pozadí, tak kvalifikovaný odhad emisí olova má tu samou váhu. Takže na jednu stranu kvalifikované odhady jsou v pořádku, na druhou stranu tvrdíte, že je nemusíte dělat? (Potlesk)

Předsedající Petr Studenovský: Jestli jsem správně rozuměl, vy říkáte, že studie pracuje s nějakými jinými kvalifikovanými odhady, tak by měla pracovat i s kvalifikovaným odhadem množství olova v leteckém benzínu.

Pan Radovan Krejčí: Ten je znám. Vzhledem k tomu, že pánové mají představu o fleet mixu, tzn., jaká letadla, kolik asi, jak budou létat, tak se dá kvalifikovaně odhadnout už jenom z toho, jaké se plánují zásoby a spotřeby, kolik je možná emise. A vzhledem k předběžné opatrnosti, pokud vezmete horní hranici, řeknete, bude to tolik a tolik, ale dáte určité číslo.

Předsedající Petr Studenovský: Jestli jsem správně pochopil odpověď, tak jsem nabyl dojmu, že kvalifikovaný odhad je nepochybně možné udělat, ale zřejmě to není nezbytné, nevím.

Pan Radovan Krejčí: Já myslím, že vzhledem k tomu, že olovo je toxický kov, je to z hlediska lidského zdraví nezbytné.

Pan Tomáš Bajer: Jediný dostupný údaj, který je v bezpečnostním listu pro tento typ paliva, je půl gramu olova na litr paliva. EPA ani jiné instituce, které stanovují emisní faktory pro letecké motory, olovo neudává. Tečka.

Předsedající Petr Studenovský: Můžeme další otázku?

Pan Radovan Krejčí: Pro posouzení imisního pozadí zájmové oblasti, to už tady bylo předneseno díky sdružení. Mě jenom zajímalo, jaký byl záměr toho, že jste na dva dny, dvakrát dva dny postavili někam měřicí vůz, s tím že tím charakterizujete imisní pozadí. To možná působí impozantně, ale každý, kdo pracuje s atmosférou, to musí považovat za výsměch.

Pan Tomáš Bajer: Měřicí vůz tam byl proto, že to byl už od oznámení jeden z požadavků v rámci tohoto procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Současně je na několika místech dokumentace napsáno, že toto měření není zcela relevantní pro vyhodnocení jakýchkoli dlouhodobých imisních pozadí, ale že je pouze podkladem pro zjištění aktuálního imisního stavu pro krátkodobé koncentrace v reálném stavu stávajícího letiště Vodochody.

Potom je na několika místech dokumentace napsáno, že na dostupném území, kde tento záměr má být realizován, není dostupná žádná měřicí stanice IMO, tedy stanice, které jsou provozovány Českým hydrometeorologickým ústavem. Proto byl ČHMÚ požádán o odborný odhad pozadí těch škodlivin, které může odhadnout na základě svých provozovaných stanic, který je tam pro rok 2009 a pro rok 2010 uveden. To, co tady konstatoval před několika hodinami zpracovatel posudku z hlediska toho, co tady bylo rozporováno, tedy nové rozptylové studie podle stávající legislativy, považujeme za zcela legální, protože tak, jak jsou dnes formulovány požadavky na rozptylové studie, které by nám mimochodem i v době, kdy my jsme ji zpracovávali, pomohly, tak by to znamenalo jako jednu novinku, kterou my v rozptylové studii nemáme, a to, co říká stávající platná legislativa od počátku letošního roku, že příspěvky záměru k imisnímu pozadí se mají vyhodnocovat k imisnímu pozadí, a to jen a pouze k pětiletým aritmetickým průměrům těch škodlivin, na které jsou stanoveny imisní limity.

My jsme si ty průměry základních škodlivin, které jsme řešili, připravili, a kolega vám je i s komentářem tady ukáže.

Pan Radovan Krejčí: Pro upřesnění, to je ze zákona dané, že se používají pětileté průměry. Ale to, že máte pětiletý průměr, tzn., že zprůměrujete vysoká a nízká čísla. Ale limity imisního zatížení jsou roční. Tzn., já když budu mít jeden vysoký rok imisního zatížení, k tomu přidám další nový zdroj, tak překročím pro ten rok imisní zatížení. Tzn., že poruším zákonný limit. To nemusí nastat, jenom když vhodně zprůměruji pět let.

Pan Martin Šára: Toto není výmysl zpracovatele rozptylové studie, ale tak říká legislativa. A legislativa to tak říká právě proto, aby to pozadí bylo co nejvíce odpovídající. Proto se vyhodnocují klouzavé pětileté průměry. V tuto chvíli jsou k dispozici průměry roku 2007 a 2011. Až budou zpracovány aritmetické průměry pro rok 2012, dojde k posunutí klouzavých průměrů, a bude to za období 2008 – 2012. Je to tak, aby to imisní pozadí mělo co největší vypovídací schopnost.

Pan Radovan Krejčí: Dobře. Já jsem se chtěl zeptat ještě k tomu imisnímu pozadí a k celému modelu. Mě tam fascinuje jedna věc, a tím, že se modelováním žívím už mnoho let, jak můžete – přímo atmosférickým modelováním - jak můžete doručit výsledky s přesností na šest desetinných míst? Pokud to umíte, dostanete Nobelovu cenu, to vám garantuji, ještě letos. (Potlesk)

Pan Martin Šára: Program umí počítat na neomezený počet desetinných míst. Tady bylo v tabulkách použito šest desetinných míst, tak aby vůbec byl příspěvek letiště zaznamenatelný u některých škodlivin. Pokud bych počítal pouze na tři desetinná místa, a všiml jste si, že tam je variant víc, tak nedokážu rozlišit příspěvek stávajícího a výhledového stavu.

Pan Radovan Krejčí: To právě jde zpátky k těm vstupním datům, protože pracujete s odhady. Samotný model má chybu. Pokaždé, když ho poběžíte, tak vám dodá jiné výsledky. Když spustíte trochu odlišná data na samém začátku, vstupní data, dostanete jiné výsledky. Pokud máte odhad, tak ten odhad je zatížený chybou a nelze vyloučit, že ta chyba více méně se bude multiplikovat v tom modelu oběma směry, buď pozitivně nebo negativně.

Čili férový výsledek by byl, že předložíte několik scénářů pro různé podmínky, kdy ten model nastartujete s jinými daty, protože i ten odhad je zatížený chybou. Mě fascinuje, jak můžete dát kvalifikovaný odhad s přesností na desetinu mikrogramu, když ten přístroj to sám ani nedokáže změřit s přesností na desetinu mikrogramu. (potlesk)

Pan Martin Šára: Já výpočtový program neovlivním. Počítá podle schválené metodiky, a těch vstupních variant tam bylo použito několik, čili máte spočítané různé stavy, a pokud se zabýváte modelováním, tak víte, že vlastní výpočet běží v celkem 11 různých kombinacích třídy stability a třídy rychlosti větru. Na základě toho se teprve pak stanovuje ten roční průměr.

Pan Radovan Krejčí: To máte pravdu. To jádro programu poběží vždycky stejně, ale je to velmi citlivé na to, co do něj nasypete za vstupní data, a ta vstupní data jsou sama o sobě zatížena chybou. A vy vůbec toto neberete v úvahu, protože pokud byste to vzali v úvahu, tak dáte, koncentrace bude x plus minus y v závislosti na chybě vstupních dat, na chybě vstupních meteorologických dat, a ten model vám nikdy nedá stejný výsledek, protože atmosféra není statická. V atmosféře je vždycky určitá míra chaosu, a procesy, které v tom modelu máte, jsou parametrizovány. To nejsou exaktní rovnice. To jsou všechno aproximace.

Pan Martin Šára: Jsou to aproximace, které vycházejí z Gaussova rozložení a tak, jak je metodika navržena. Pokud já dostanu vstupní údaje, které jsou dány jednak složením letového parku, jednak meteorologickými podmínkami, tak to jsou veškeré vstupní údaje.

Pan Radovan Krejčí: To je právě to, co se snažím zpochybnit, že celý ten model, víceméně vy modelujete něco, co ani modelovat nemůžete. Protože oxidy dusíku, to nejsou konzervativní polutanty, tzn., že nemůžete modelovat rozptyl konzervativním modelem, jako je SYMOS. Dalo mi spoustu práce najít na internetu jakousi dokumentaci, protože tento model, nenašel jsem jediný odborný článek v recenzované literatuře, kde tento model byl validován nebo porovnán s nějakými výsledky. (Potlesk)

Pan Martin Šára: V tom případě doporučuji se podívat na stránky ČHMÚ, kde je kompletní popis celé metodiky včetně modelové studie, která ověřuje přesnost tohoto výpočtu.

Pan Radovan Krejčí: Já mluvím o peer review, o recenzovaných článcích, publikacích nezávislými recenzenty. Ne popis modelu. Popis modelu je návod jako k počítačové hře.

Pan Tomáš Bajer: To bychom tady, prosím, už byli v začarovaném kruhu. Ukončím tuto debatu. Je to metodika, která je schválena Ministerstvem životního prostředí, je to metodika, kterou se běžně několik let v ČR počítá, společně jako model ATEM, který je většinou používán v Praze. Samozřejmě máte pravdu v tom, že vypovídací schopnost je zatížena nějakou chybou, proto byl i jeden z požadavků, aby v rámci tohoto záměru byla v areálu letiště umístěna další monitorovací stanice systém AIM. To vyjádření ČHMÚ je v dokumentaci doloženo s tím, že takovou iniciativu vítají, a předpokládám, že ta podmínka je uvedena i v návrhu stanoviska v posudku. Já myslím, že víc není v této problematice co říci. Metodika je daná, je schválená, je distribuovaná, počítá se s ní a ČHMÚ jako rozhodující spoluautor této metody má své informace a jsou prezentovány, jak říkal kolega, na stránkách ČHMÚ.

Předsedající Petr Studenovský: Pan Ludvík by rád doplnil odpověď, pokud jsem to pochopil správně.

Pan Vladimír Ludvík: Model SYMOS '97 je v části B stanoven jako referenční metoda pro modelování znečištění ovzduší pro všechny zdroje znečišťování, pro všechny zdroje znečišťování ve vyhlášce č. 330/2012.

Pan Radovan Krejčí: Děkuji. Já jsem měl starší vyhlášku z roku 2002, kde to bylo jenom pro stacionární zdroje. Dobře.

Co se týká polutantů, což je přízemní ozón, což se znovu vracíme k použité metodice, protože přízemní ozón, samozřejmě část hlavně vzniká fotochemickými procesy v atmosféře a model SYMOS je není schopen postihnout. Většina polutantů, o kterých se zde bavíme, jako oxidy dusíku a ozón jsou součástí fotochemických procesů, ze kterých vzniká tzv. fotochemický smog. Nic z toho, a pro přízemní ozón zvlášť, pro který už v současné době přesahuje veškeré imisní limity v zájmové lokalitě, problematika přízemního ozónu není vůbec adresována rozptylové studii. (Potlesk)

Pan Tomáš Bajer: Ona totiž žádná z těch tří schválených metodik ozón počítat neumí. Všechno?

Pan Radovan Krejčí: Ale to není omluva, že nedokážete postihnout záměry projektu, který svými emisemi koncentrace přízemního ozónu ovlivňovat bude. (Potlesk) To je základ

atmosférické chemie, že s produkcí oxidu dusíku a organických látek vzniká ozón a fotochemický smog. To se učí už v základních kurzech atmosférické chemie, takže to, že to neumíte, není omluva, že to není v rozptylové studii. (Potlesk)

Pan Tomáš Bajer: Schválené metodiky, používané pro vyhodnocení vlivů na ovzduší, způsob výpočtu ozonu nezahrnují. Neptejte se mě, ptejte se tam, kde ty metodiky byly schváleny k užívání.

Pan Radovan Krejčí: Tak bych poprosil tady dámy z ministerstva.

Pan Tomáš Bajer: Dámy z ministerstva to nemohou vědět, budete muset vznést dotaz na odbor ochrany ovzduší a na legislativce, kteří schválili metodiky, které jsou schválené k vyhodnocení vlivů na ovzduší výpočtem, proč to tam není. Ale já vám to tady neřeknu a nevyřeším.

Pan Radovan Krejčí: Dobře. Já jenom, aby bylo vzato v potaz, že v současné době imisní limity ozónu jsou zde překročeny a rozptylová studie to v žádném případě nebere v potaz, ani příspěvek letecké dopravy, který je znám, že přispívá k tvorbě fotochemického smogu a přízemního ozónu. (Potlesk)

A můžu ještě jednu? Co se týká fleet mixu, všechny tyto emisní faktory, na čem je to založené, velmi závisí na tom, jaké emisní faktory z jakých motorů a letadel jste vzali. Já jsem se snažil to z této studie nějak dostat. Tam není uvedený jasný vzorek fleet mixu, jaký jste použili, protože tam jsou typy letadel, a potom uvedete Boeing 737 X. To může být 737 300 nebo 737 800, ale tam je u některých polutantů pětinašobek rozdílů. Prostě mají novější, mají lepší motory, starší mají horší motory s nižším odtokovým poměrem, s mnohem vyššími emisemi. Vy jste nikde neuvedli přesně, jaký fleet mix jste použili. Čili se bavíme o násobcích možného nahoru dolů.

Vzhledem k tomu, že se u většiny polutantů pohybujeme blízko imisní hranice, tohle je závažný nedostatek, protože jak potom můžeme hodnotit platnost rozptylové studie a EIA, když nejste schopni předložit přesně podklady, jak byla spočítána a následně kontrola pro provozování letiště, zda ten fleet mix platí, nebo ne. (Potlesk)

Pan Martin Šára: Na stránce 17 rozptylové studie máte použitou tabulku, kde máte vždycky uvedené i procentické zastoupení, použité ve výpočtu. Je to vždy pro každou kategorii.

Pan Radovan Krejčí: Já vím, ale tam není záruka od navrhovatele, že přesně takový fleet mix bude existovat a jaký je rozptyl od něj, protože ty rozdíly, pokud bude létat 737 400 nebo 737 800, je, co se týká emisí, opravdu velký. (Potlesk)

Pan Martin Šára: Podíl v kategorii pro číslo, které já jsem dostal od oznamovatele.

Pan Radovan Krejčí: Já bych se zeptal pana Kačura přímo, tohle je tedy závazný fleet mix, který budeme vidět na Vodochodech v případě, že Vodochody se stanou?

Pan Martin Kačur: Podle toho, kdo konkrétně bude létat, to za prvé. Za druhé samozřejmě ten proces má ještě nějakou dobu před sebou a počítám, že v té době budou ještě vylepšená modernější letadla, která můžou mít trochu jiné charakteristiky, než ty, které jsou odhadnuté podle dnes létajících letadel.

Pan Radovan Krejčí: Když už jste u mikrofonu, můžu se zeptat? Uvažoval jste také o Single Engine Taxi, abyste zmírnili zátěž?

Pan Martin Kačur: O Single Engine Taxi z hlediska zmírnění zátěže, myslím si, že jsme neuvažovali ve výpočtech, ale to je jedna z možností, jak snížit emise.

Pan Radovan Krejčí: Děkuji. A poslední pro pana doktora Havla, vy jste mluvil o podlimitní zátěži. Já jsem tady během dlouhého odpoledne měl čas trochu zalistovat v literatuře. Pokud si najdete článek v časopise Epidemiology č. 21/6 z roku 2010, kde je velká studie ze všech švýcarských letišť na dlouhodobý vliv hluku na zdravotní stav obyvatel. Tam více méně okolo 60 decibelů pro lidi, kteří žijí 10 – 15 let v blízkosti letiště po odfiltrování všech ostatních faktorů je 50% nárůst rizika infarktu myokardu. Pro vás, co budete žít 10 – 15 let v okolí letiště, máte blízko k 60 decibelům, máte řádově 50% větší šanci na infarkt.

Pokud se bavíme o rozmezí 55 – 59, je to 15 %, okolo 50 decibelů 10 %. Takže nejenom je to o vnímání a pocitovém vnímání hluku, ale je to i rizikový faktor, doložitelný číslly závažných onemocnění. To je z mé strany všechno. Děkuji. (Potlesk)

Předsedající Petr Studenovský: Pane doktore, vaše reakce? Dotaz nebyl položený. Dobře. Mám tady přihlášku pana Stulíka, dotaz na 10 vteřin. 10 vteřin, to je při vašem dnešním výkonu zanedbatelná položka.

Pan Stulík: Jako přiznávám se, že z extrému do extrému. Já ten dotaz budu adresovat panu generálnímu řediteli, od něhož očekávám odpověď ve stylu ano – ne, protože nepotřebuji žádných dalších informací. Takže dvojtečka a můžete stopovat moje vteřinové časování.

Pane generální řediteli, bude mít Letiště Vodochody předprovozní a provozní bezpečnostní správu? Stačí mi ano – ne.

Pan Martin Kačur: Pokud je to vyžadováno zákony, tak ano. Pokud je to vyžadováno českou legislativou, tak ano.

Pan Stulík: Potřebuji znát ano – ne.

Pan Martin Kačur: Já nejsem schopný teď z hlavy říct, zda je to bezpodmínečný požadavek české legislativy. Pokud ano, pokud je to požadavek v české legislativě, tak rozhodně budeme ho mít.

Pan Stulík: Já bych si vás dovolil tedy poučit, protože v příslušné pasáži dokumentace máte napsáno, že vzhledem – to byla, myslím, bezpečnostní záležitosti, rizika, že vzhledem ke skladovatelnému množství PHM na letišti se ocitáte v takové kategorii, že tuto správu bezpečnosti nepotřebujete. Protože jste přihlášení s protokolem do těch zařízení, kdy nejste zahrnuti do havarijního řetězce oznamování.

Já se omlouvám, já jsem si to potřeboval pouze potvrdit. Děkuji.

Předsedající Petr Studenovský: Paní Jana Šoberová, Dolany. Aha. Tak Jaromír Bratica, čtu-li to jméno správně. Jaromír Bratica. Také už – ano. Pak tady mám, nevím, jestli

to je jméno. Halkov – Dolany. Je to správně, Halkov? Promiňte, že jsem zpochybnil vaše jméno. Máte slovo.

Pan Halkov: Děkuji. Už je příliš pozdě nebo resp. příliš ráno na nějaké řečnické výkony. Jsem obyčejný Dolaňák a musím říct, že mě propast, vykopaná mezi tím stolem a publikem, dost mrzí. Myslím si, že pro to odpovědné a nelehké rozhodování, které je před paní Ing. Honovou, jsme udělali dost, a proto mám jenom jednu otázku.

Jestli jsem dobře pochopil, jste nezávislí úředníci, aniž to myslím hanlivě, kteří se podívají na dvě hromádky argumentů od expertů, které vám jednak dodá zadavatel, jednak si je opatříte sami. Pravděpodobně vezmete v úvahu i připomínky veřejnosti, a pak rozhodnete. Je to dobře? Pochopil jsem to správně? Děkuji.

Jaké kritérium nastolujete, když jsou ta stanoviska kvalifikovaná, ale rozporuplná? Čím se, prosím, řídíte?

Paní Jaroslava Honová: Pokud stojí názor proti názoru, musíme se dozvědět, který je ten správný, který odpovídá realitě.

Pan Halkov: Oba mohou být právní. V diskusi velice erudovaných partnerů, kteří se oba pohybovali na úrovni práva.

Paní Jaroslava Honová: Pokud se budeme bavit např. o hlukové studii, tak potom třeba ověřujeme její správnost.

Pan Halkov: Děkuji. To nepochybně uděláte. Ale měl jsem na mysli to, že tak jako je v materiálech dokumentace několikrát citován princip bezpečné obezřetnosti, že řeknete ano, to kritérium a naše volba bude pro ten materiál, to rozhodnutí, které je příznivější pro životní prostředí. Můj laický názor.

Abych vám toto rozhodnutí, které není lehké, a umím si představit, že porovnávat benefity projektů, tak jak tady o tom mluvil pan Ludvík, že musí být zdůvodněna potřebnost projektu, a je zdůvodněna hanebně špatně mimochodem, abych vám ulehčil toto rozhodování a převedl to, jak páni učitelé učí, na společného jmenovatele, požaduji, prosím, aby část dokumentace D1.9 byla doplněna o kvantifikaci dopadu projektu na majetek a kulturní památku.

Já jsem to provedl velmi jednoduše a vychází mi, že projekt, do kterého se budou investovat tři miliardy, vygeneruje škodu na soukromém majetku, ne obecním, soukromém majetku, máte společný jmenovatel, soukromý investor, třicet tisíc soukromých investorů v regionu, vygeneruje ztrátu asi 7 miliard. Můžete si to ověřit. (Potlesk) Údaje jsou z Českého statistického úřadu a realitního trhu. Možná, že vám to v tom rozhodování, aby to bylo spravedlivé a nestranné, abyste vážili koruny s korunami, pomůže. Děkuji. (Potlesk)

Předsedající Petr Studenovský: Mám tady občanské sdružení Za klidný domov a nejsem schopen rozluštit jména. Jedno desetiminutovka, druhé třiminutovka. Paní Šílová. Už nejsou? Nejsou. Dobře. Pan Martin Kupka požádal ještě o jedno vystoupení, jehož tématem by mělo být shrnutí nejvýznamnějších nesrovnalostí. Pane starosto, máte slovo.

Pan Martin Kupka: Nejsem tak opovázlivý, abych si troufl tady teď na závěr ve čtvrt na pět a pár minut zhodnotit a shrnout všechno, co zaznělo. Já jsem, a tady musím říct, že pevně věřím, pevně věřím, že ministerstvo to rozhodnutí nemá napsané, že ministerstvo na tom rozhodnutí bude pracovat a bude zvažovat všechno, co tu v průběhu dneška zaznělo, a všechno, co dostane do ruky. Opravdu pevně věřím.

Přemýšlel jsem o tom, zda se tady v průběhu těch více než 12 hodin, dokonce teď už více než 14 hodin, jestli se tady dozvím tak významná fakta, tak významné argumenty a tak významné připomínky, aby to opodstatnilo zvážení přehodnocení toho pozitivního posudku pana doktora Ludvíka. Jestli to budou tak závažná zpochybnění, že to i pro ministerstvo, i pro kohokoli jiného, bude dost dobrým důvodem k tomu, aby přehodnotil ten pozitivní názor.

Myslím si, že tu několik takových věcí zaznělo. Není to shrnutí, je to anglicky řečeno jakýsi feeling nebo pár podnětů, které mi připadají jako dost vážné k tomu, aby ministerstvo mohlo ten pozitivní posudek přehodnotit a rozhodnout jinak.

Myslím si, že tu několikrát hned dnes zaznělo, že zhodnocení zdravotních rizik, schází absence specifického zhodnocení dopadu na dětskou populaci ve školských zařízeních, a především že schází to prodloužení dopadu směrem k posudku a k samotnému vyhodnocení.

Stejně tak schází zhodnocení obtěžujících efektů hluku jako významného zdravotního rizika, jako významného zdravotního rizika, a to znovu nejenom v té studii, kde na několika řádkách, několika odstavcích uprostřed studie pana doktora Havla se to objevuje, ale také aby se to objevilo v příslušném posudku ve stejné váze, jak to uvádí posuzovatel, financovaný společností Penta, tak aby se to objevilo i v posudku, a bylo to zhodnocení závěrů,

financovaných Ministerstvem životního prostředí ČR. A aby se to objevilo i v tom finálním rozhodnutí.

Myslím, že jsme tu všichni byli svědky několika poměrně významných odhalení nedostatků v oblasti vodohospodářské, v oblasti odtokových poměrů, a domnívám se, že tu opravdu zaznělo vážné podezření, že ten projekt je za daných okolností nerealizovatelný, a proces EIA se nepochybně, byť nebude zpracovávat prováděcí dokumentaci stavby, musí poctivě vypořádat s tím, jestli ten projekt je realizovatelný v území, nebo není realizovatelný v území za daného stavu věcí.

Domnívám se, že dalším významným argumentem, který skutečně může zvážit, může zváhnout ten pozitivní posudek, je ono vypořádání majetkové. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí totiž jednoznačně říká, že se posuzuje majetek a majetkové statky. Je to jedna z těch vybraných „komodit“, které se posuzují, a tak nepochybně bude muset ministerstvo zhodnotit, zda ten 25% pokles ceny nemovitostí dokáže Penta nějakým způsobem sanovat nebo nějakým způsobem nahradit těm, kteří v tom území investovali, ať už se jedná o soukromé investory, o soukromé vlastníky, ale předpokládám také obce a všechny veřejné instituce.

Zaznělo tu také několikrát, že je nedostatečně vyřešena kapacita parkovacích stání. Myslím si, že několikrát tu také zaznělo, že jako velmi problematický se jeví oponentní posudek zdravotních rizik. A myslím si, že se také častěji, než bývá obvyklé, objevila kritika kvality samotného posudku. To podle mého soudu jsou všechno dobré důvody pro to, aby finální rozhodnutí bylo opačné, než ten dosavadní pozitivní posudek.

A myslím si, že významným fenoménem tohoto procesu je, že se všechny samosprávy, které tu dnes vystoupily, všechny se vyslovily proti tomu záměru. Sám jsem byl svědkem několika podobných veřejných projednávání EIA, a nepamatuji si, a to vy máte určitě zkušeností mnohem víc než já, nepamatuji si, že by kde všechny samosprávy řekly takhle jednoznačné ne. A myslím si, že je to také jeden z mála procesů, kde alespoň trochu definovaný veřejný zájem stojí ne v souladu s tím posuzovaným záměrem, ale který stojí proti tomu posuzovanému záměru.

A myslím si, a to je poslední věta, nebudu už více zdržovat takhle brzy nad ránem, myslím si, že to poslední, co by mělo ministerstvo zhodnotit, byť chápu jistě obavy, je ale skutečnost, holá skutečnost, že místní samosprávy se sjednocují v jednotném negativním postoji. A myslím si, že to není jejich vrtoch, ale zohledňují reakce lidí v tom území, jednoznačné výsledky referend. Není to vrtoch totalitní moci, je to „vrtoch“ těch, kteří v tom

území bydlí. Je to vůle těch, kteří tam bydlí a jejichž důvěra je odvozena od jejich dennodenní práce.

Děkuji mnohokrát za pozornost, přeji vám pevné nervy, abyste dokázali odolat tlakům, které nepochybně nejsou malé. (Potlesk.)

Předsedající Petr Studenovský: Děkuji panu starostovi Kupkovi za jeho příspěvek. Musím říci, že v tuto chvíli nemám žádnou další přihlášku do diskuse v písemné formě, takže diskusi – ano, prosím.

Pan Petr Holeček: Ještě jednou děkuji za slovo, také poslední. Já vám, moji přátelé a kolegové, chci moc poděkovat. Poděkovat za to, že jste sem přišli, že jste tady vydrželi a že jste v podstatě dnešním večerem se dostali na takový vrchol toho našeho mnohaletého snažení o to, aby dolní Povltaví a okolí mezi Kralupami a Prahou se dostalo zase o kousek lépe k tomu lepšímu a standardnímu bydlení, a že to naše snažení, si myslím, bylo korunováno velmi důstojně. Za to vám chci moc poděkovat, protože vaše fundované přístupy, vaše, myslím si, velmi kultivované vystupování a vaše odhodlání a rozhodnutí, myslím, bude i jednou z věcí, kterou, si myslím, určitě ministerstvo by mělo nebo mohlo ocenit.

Zároveň ale na druhé straně chci být velmi objektivní a chci poděkovat i vám, kteří jste tady vydrželi dlouho, a i vy jste, si myslím, odvedli dobrou práci a upevnili nás, myslím si, v takovém našem optimistickém rozhodnutí, že jednání a rozhodování bude opravdu objektivní.

A ještě jednu věc. Myslím si, že i vy možná oceníte, že naše vystupování a jednání tady bylo, myslím si, na úrovni, která naše hnutí a naše občany určitě ve vašich očích nedehonestuje. Děkuji vám všem, vám děkuji obzvlášť. (Potlesk)

Předsedající Petr Studenovský: Já rovněž děkuji a končím tímto bod č. 3. Přejdeme k poslednímu závěrečnému bodu, kterým je nezbytný závěr.

Konstatuji, že na veřejném projednání byly projednány vlivy zamýšleného záměru ze všech podstatných hledisek, jak ukládá zákon. Z tohoto veřejného projednání bude vyhotoven zápis, který bude všem dotčeným zaslán.

Na základě dokumentace posudku a veřejného projednání a vyjádření k nim uplatněných vydá příslušný úřad, tedy Ministerstvo životního prostředí ČR, stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

Chci poděkovat všem přítomným za účast, za trpělivost, pevné nervy a za kultivované vystupování a chci poděkovat i zástupcům společnosti ABF jako pronajímateli těchto prostor a Letišti Praha, a.s., děkuji za spolupráci při organizaci tohoto veřejného projednání. Rozloučím se pozdravem, bez ironie, dobré jitro a mějte se hezky. Na shledanou. (Potlesk)

(Konec jednání.)