

Příloha 3.d.2.

Vypořádání vyjádření veřejnosti 2

Lisák Miroslav	4
Lisáková Miroslava	9
Lorenc Karel	15
Mašková Andrea, Ing. a p. Mašek.....	21
Mašková Zdenka	23
Moravcovi, Jan a Zdeňka	24
Mrázek Michal, Ing.....	30
Mrázková Schoberová Jana, Ing.....	39
Nádvorníkovi, Stulíková	41
Nečitelné – souhlas.....	47
Neckářovi, Bohumil, Jana a Patrik	47
Nevoral Vladislav	48
Novotný Pavel, Ing., Novotná Lucie	49
Olivová Blanka.....	55
Pavera Libor, Prof. dr.....	55
Pavlíček Jiří	56
Pokorná Kateřina	62
Pokorný Daniel, Ing., Pokorná Alena Ing.....	64
Pospíšil Ivan	66
Povolný Aleš, Povolná Jitka	69
Přecechtělová Kristina	70
Říha Luděk, Říhová	83
Severa Milan (v zast. Bahleda Martin, advokát)	92
Sládková Monika, Bc.	102
Souček Daniel, MgA.	103
Soukupovi.....	104

Srbek Jiří, Ing.....	110
Staňkovi	112
Strecker Pavel	117
Streckerová Dagmar	118
Stulík Petr, Ing	119
Stulíková Marie, Ing.	132
Süssmilchová Marcela	133
Šantrůček Martin.....	139
Ševčenko Petr, Vojtíšková Kateřina	140
Ševčík Petr	144
Šimek Pavel, Ing.....	144
Šimková Lenka, Mgr.	147
Šmorancovi.....	150
Špaček Bohuslav	152
Špačková Olga	153
Švec Jakub	154
Švec Pavel.....	156
Švecová	162
Textorová Vladimíra I. – III.	165
Urban Miloš, Ing.....	169
Urbánková Daniela, BSc.	175
Vajnerovi.....	175
Vašíček Jan, Ing.	179
Vendera Jiří	184
Venderová Emilie.....	190
Vidim Václav	194
Vodičkovi	194
Vondrová Jana.....	196
Winkelhöferová Terezie	197

Zeman Jiří I. – II.....	197
Zemek Leoš.....	200
Zlesák Oldřich.....	229

Lisák Miroslav

Připomínka	Vypořádání
<p>Zpracovatel posudku zasáhl nezákonně do dokumentace, kterou dle § 9, odst.5 zákona č.100/2001 Sb. nesmí doplňovat ani přepracovával, a to:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) přepracováním tabulky ze strany č. 118 dokumentace 2) doplněním správného názvu statě B.I.5. podle přílohy 4 zák. č. 100/2001 Sb., avšak bez odpovídajícího obsahu na uvedení více variant Zpracovatel posudku tím navíc sám vypořádává připomínku OS Panenské Břežany i MŽP tak že vyhledává v dokumentaci pasáže, které vydává za vypracované varianty, přestože je v dokumentaci několikrát uvedeno, že je zpracována jen v jedné variantě 3) uvádí možnost ojedinělých letů těžších letadel s MTOW nad 120t a hlučností nižší než je kumulovaný rozdíl EPNdB 4,99 pro zajištění výrobního programu a.s. AERO Vodochody, v dokumentaci vůbec neuvažovanou. <p>MŽP již po uveřejnění posudku na stránkách http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP257 který byl uveřejněn 14:5 2013 zasahovalo a doplňovalo a to 8 dní po jeho uveřejnění!! Změny byly provedeny 22.5.2013 v 19:14:21</p> <p>Vidím v tom podjatost ve prospěch předkladatelů dokumentace, která se pak prolíná celkovým posudkem, přebírá formulace, chyby a nepravdy použité v dokumentaci a neodráží skutečný stav řady negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>Posudek, který je nezákonně přepracováván, by měl být vyřazen z dokumentů, o které se pak následně opírá závěrečné hodnocení MŽP. V návrhu stanoviska je řada podmínek, které by však měly být součástí dokumentace.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Zpracovatel posudku byl povinen mj. zkontrolovat správnost dokumentace. Během této kontroly našel některé nesrovnalosti, ke kterým si vyžádal od oznamovatele podklady, které byly použity ke zpracování dokumentace na základě odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb. Vzhledem k tomu, že se jednalo o chyby typu chyb písařských, které neměly žádný vliv na závěry dokumentace a neznemožňovaly provedení procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb., uvedl tyto části na pravou míru. 2) Zpracovatel posudku prověřil přehled zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí dle kapitoly B.I.5 příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. a dále prověřil posuzovanou variantu dle části E téže přílohy. Jedná se o povinnost zpracovatele posudku. 3) Výjimku pro zajištění výrobního programu AERO Vodochody a.s. z důvodu zachování udržitelného rozvoje dokumentace obsahuje v příl. č. 19, ovšem vzhledem k tomu, že dokumentace stanovuje rámcová opatření pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP, nebyla do těchto opatření zařazena. Podstatně podrobnější podmínky návrhu stanoviska by ji již měly obsahovat a tak to také bylo provedeno v souladu s dikcí zák. č. 100/2001 Sb. <p>Ke zveřejnění posudku lze uvést, že nejdříve byl zveřejněn posudek včetně všech příloh 15.5.2013.</p> <p>Poté byly zjištěny některé písařské chyby a nebylo vypořádáno jedno vyjádření, které bylo jeho autorem označeno jako vyjádření k oznámení (ve skutečnosti se však následně zjistilo, že se zřejmě jedná vyjádření k doplněné dokumentaci) a jedno vyjádření bylo ztraceno na cestě mezi příslušným úřadem a zpracovatelem posudku.</p> <p>Opravy byly zapracovány do tzv. Dodatku - samostatného svazku a souboru a tento byl dodatečně zveřejněn 22.5.2013. Tato situace je v Dodatku dostatečně popsána.</p> <p>Lhůta pro zasílání vyjádření k posudku nebyla zkrácena, ale počítala se od 22.5.2013 a navíc se přihlíželo i k vyjádřením obdrženým po této lhůtě.</p> <p>Podle zák. č. 100/2001 Sb. orgán EIA ani autor posudku EIA nejsou oprávněni měnit oznamovatelem stanovené údaje o kapacitě, rozsahu a řešení záměru ani za něj dopracovávat dokumentaci EIA.</p> <p>Zároveň jsou povinni stanovit podmínky pro minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP včetně podmínek pro dodržení ekologických limitů. Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p>
<p>Na straně 132 posudku se uvádí, že v tzv. zahrádkářské kolonii bude zasažen hlukem pouze jeden dům č.p. 172. Po pár řádcích je dům označen jako č.p. 179.</p> <p>Viz: ...obytný objekt č.p. 172 v zahrádkářské kolonii...</p>	<p>Jedná se překlep – oísařskou chybu. Z hlediska posuzování vlivů na ŽP je podstatná poloha domu, nikoli jeho č.p.</p>

<p>...obytný objekt č.p. 179 situovaný v zahrádkářské kolonii...</p> <p>Ta samá chyba je přímo i v dokumentaci, to znamená, že posudek je zpracován nekvalitně a bez ověřování skutečného stavu věcí a cítím z toho podjatost ve prospěch předkladatelů dokumentace.</p>	
<p>Na straně 134 posudku se uvádí, že:</p> <p>V rámci dokumentace byla řešena problematika překročení hlukových limitů v zahrádkářské kolonii v Panenských Břežanech, která je podrobně komentována v Dodatku č. 2 Přílohy č.22 posuzované dokumentace.</p> <p>Žádný dodatek č.2 přílohy č.22 v dokumentaci ale neexistuje! Zde je opět vidět nekvalitní práce zpracovatele posudku.</p>	<p>Jedná se dodatek č, 2 příl. č. 25 – Akustická studie leteckého provozu, jak vyplývá z kontextu. Jedná se písařskou chybu, která je v posudku komentována.</p>
<p>Na straně 134 posudku se uvádí:</p> <p>pozemky v zahrádkářské kolonii západně od dálnice D8 nejsou chráněným venkovním prostorem, protože nezastavěné části pozemků jsou vedené jako zahrady a patří dle zákona č. 344/1992 Sb. do skupiny zemědělských pozemků, na které se ze zákona nevztahuje ochrana proti hluku.</p> <p>§ 30 odst. 3 zákona o ochraně veřejného zdraví říká:</p> <p>Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci....</p> <p>Ministerstvo zdravotnictví ČR vydalo pod zn. OVZ-32.1.6.-25.1.06/4582 stanovisko k tomuto paragrafu zákona o ochraně veřejného zdraví, kde výslovně uvádí jako chráněný venkovní prostor pozemky, které jsou evidované podle zákona č. 344/1992 Sb. o katastru nemovitostí ČR jako ostatní plocha. Jak v dokumentaci navrhovatele, tak v posudku jsou uváděny lživé údaje o pozemcích ležících západně od dálnice D8 stále chybně nazývané jako „zahrádkářská kolonie“. Minimálně 5 pozemků u rekreačních objektů jsou evidovány podle zákona č. 344/1992 Sb. jako ostatní plocha, nejsou evidovány jako zemědělský půdní fond s jsou užívány k rekreaci a proto jsou chráněným venkovním prostorem dle §30 odst.3 zákona o ochraně veřejného zdraví.</p>	<p>Pozemky vedené jako zahrady nejsou podle stávající zákonné úpravy chráněným venkovním prostorem. Pro přesné vyjasnění této problematiky je uložena následující podmínka:</p> <p>- V rámci další projektové přípravy projednat s KHS návrh OHP a jednoznačně a úplně specifikovat chráněné venkovní prostory a chráněné venkovní prostory staveb (§30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb.) dle údajů katastru nemovitostí.</p> <p>Orgán veřejného zdraví (KHS) je jediným, kdo může rozhodnout o chráněných prostorech, ve kterých musí být splněny hlukové limity.</p>
<p>V dokumentaci a i v posudku je stále poukazováno na to, že nadlimitní hladinou hluku bude v Panenských Břežanech zasažen pouze jeden RD a jinak okrajová část obce, označována jako zahrádkářská kolonie. Je to však minimálně 6 trvale obývaných objektů, kde jsou v současně pokřivené legislativě zahrady označovány zemědělskou půdou, tedy vyjmutou z chráněných venkovních prostor. Návrh změny zákona 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, zavádí v souvislosti s vymezením pojmu „chráněný venkovní prostor“ ochranu zahrad bezprostředně souvisejících se stavbami pro bydlení nebo rekreaci, kde se stanoví, že jsou rovněž chráněným venkovním prostorem, ačkoli jsou z hlediska katastrálního zákona zemědělskými pozemky, které obecně takto chráněny nejsou. Platnou úpravu, která toto pravidlo popírala, dlouhodobě kritizoval Úřad veřejného ochránce práv. Tím se počet chráněných venkovních prostor v oblasti izofony 60dB výrazně změní a maximalizuje, a není na to brán žádný zřetel.</p>	<p>K problematice plnění hlukových limitů je nutné zdůraznit, že podmínkami stanoviska je uloženo plnit hlukové limity ve všech chráněných prostorech, tedy i v těch, které by mohly nově vzniknout v souvislosti s úpravou legislativy.</p>

<p>§30 novely zákona o ochraně veřejného zdraví uvádí: Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k lázeňské léčebně rehabilitační péči, a dále zahrady a ostatní plochy podle katastrálního zákona ^{32b)}, které bezprostředně souvisejí se stavbami určenými podle stavebních předpisů pro bydlení nebo rekreaci⁷⁶. MŽP by prioritně mělo dbát na ochranu životního prostředí a pokud již v dokumentaci i posudku se výslovně uvádí, že budou překračovány hlukové limity, tak jednoznačně zamítnout takový projekt! Zpracovatel posudku zapomíná, že k ochraně zdraví obyvatel slouží právě § 31 zákona č. 258/2000 Sb., který překročení hygienických limitů hluku u letiště typu LKVO nepřipouští.</p>	
<p>Vydání opatření obecné povahy k vyhlášení OHP není možné uplatnit jako podmínku pro souhlasné stanovisko pro kolizi se zákonem č.258/2000 Sb. a je mimo kompetence předkladatele záměru i MŽP. Proto navrhuji z podmínek stanoviska vyloučit návrh na vyhlášení OHP.</p>	<p>Vydání opatření obecné povahy k vyhlášení OHP není uplatnitelné jako podmínka pro souhlasné stanovisko. Podmínkou je uloženo: ...projednat s KHS návrh OHP... Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA. Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP. Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
<p>Další rozpor vidím v tom, že jako výhledový stav je v dokumentaci uváděný počet pohybů v době od 22⁰⁰ do 24⁰⁰ průměrně 4, v posudku se však udává toto číslo jako maximální počet příletů, hluková studie uvádí průměrný počet příletů s tím, že ale počítá tento počet jako maximální. Co je tedy správně nelze dovodit.</p>	<p>Počty opožděných příletů jsou ve stanovisku upřesněny tak, aby odpovídaly max. 730 za rok a 4 za noc.</p>
<p>V připomínkách bylo upozorněno na nedostatečné zdůvodnění potřeby tohoto záměru. Projekt není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti. Podrobnější zdůvodnění potřeby záměru požadovalo, v rámci doplnění původní dokumentace EIA i Ministerstvo životního prostředí. Přesto posudek konstatuje, že zdůvodnění potřeby záměru je dle zákona č. 100/2001 Sb. zcela věcí oznamovatele a nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivu stavby na životní prostředí". Takový závěr je i s ohledem na přímý požadavek ministerstva neobhajitelný.</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru. V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno. Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení</p>

	<p>záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu má být záměr realizován".</p>
MÚK na D8 (k. ú. Odolena Voda, silnice III/0087) je součástí podmínky souhlasného stanoviska posudku k záměru „Letiště Vodochody". Proto musí být součástí dokumentace EIA Letiště Vodochody posouzení MÚK na D8 dle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.	MÚK na D8 byla v řádně posouzena.
Zpracovatel posudku uvádí ve svém stanovisku a návrhu podmínky stanoviska EIA, že kromě letadel s rozpětím křídel do 36 m bude letiště využíváno k ojedinělým letům letadly s vyšším rozpětím křídel, a to pro zajištění výrobního programu a. s. AERO. Tuto skutečnost uvádí pouze zpracovatel posudku, v dokumentaci o takové výjimce nebylo dosud uvedeno nic. Je tedy zřejmé, že ačkoliv se v dokumentaci uvádí letiště kategorie dle k.p. C, bude využíváno i těžšími letadly, a patrně dostane kódové písmeno D dle ICAO, tj. i pro letadla nákladní. Požadují výjimku pro tato letadla, bez kterých se dosud a.s. AERO obešlo, vypustit. Nebyly v dokumentaci ani v hlukové studii uváděny Odvolání na dosavadní počet pohybů (4) není pro posouzení budoucího stavu relevantní.	<p>Výjimku pro zajištění výrobního programu AERO Vodochody a.s. z důvodu zachování udržitelného rozvoje dokumentace obsahuje v příl. č. 19, ovšem vzhledem k tomu, že dokumentace stanovuje rámcová opatření pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP, nebyla do těchto opatření zařazena. Podstatně podrobnější podmínky návrhu stanoviska by ji již měly obsahovat a tak to také bylo provedeno v souladu s dikcí zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>Na základě zák. č. 100/2001 Sb. §9 bylo vyžádán počet potřebných letů v minulosti a bylo sděleno, že se jedná o cca 4 lety každý rok provozu a.s. Aero v minulosti. Kódové písmeno se tím neměnilo v minulosti a nebude se měnit ani v budoucnosti.</p>
Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví.	Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.
Při vydání posudku byly porušeny procesní předpisy a docházelo ke zcela bezprecedentním průtahům v řízení. Dle ust. § 9 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. platí, že doba pro zpracování posudku nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta může být v odůvodněných, zejména složitých případech překročena, nejdéle však o dalších 30 dnů. Lhůty nebyly vůbec dodrženy. Přepřepovaná dokumentace byla zveřejněna dne 15. 9. 2011. Posudek byl na úřední desce kraje zveřejněn ovšem po uplynutí cca 18 měsíců, a to dne 14.5.2013. Přitom první dokumentace záměru, která byla následně navrhovateli	<p>Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu stanoviska, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoúčelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a</p>

<p>vrácena k přepracování, byla oznámena již v listopadu 2010. Zákonem stanovené lhůty tedy byly mnohonásobně překročeny. Takový postup představuje zásadní procesní vadu, kdy vzhledem k uplynutí této značné doby od zpracování dokumentace k záměru je pravděpodobné, že došlo ke změně výchozích údajů. Není proto zaručeno, že posudek se vyjadřuje k aktuálním údajům. Jsem přesvědčen, že takový postup neodpovídá platným předpisům. Jedna ze základních zásad činnosti správních orgánů dle správního řádu, která se uplatní i při vydávání stanovisek dle zákona č. 100/2001 Sb., je zásada materiální pravdy, která stanoví povinnost správního orgánu zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v době vydání rozhodnutí. Vzhledem k výše popsanému vývoji ovšem je zřejmé, že některá podstatná vstupní data již neodpovídají skutečnosti. Na základě takto nedostatečně zjištěného stavu tudíž nelze vydat stanovisko EIA.</p> <p>Požaduji proto aktualizaci dokumentace a posudku záměru a vydání stanoviska, které bude zohledňovat všechny změny ve vývoji od zahájení řízení v roce 2010.</p>	<p>vibrací).</p> <p>Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska.</p> <p>Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviska bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p>
<p>K namítanému nesouladu a územním plánem posudek uvedl, že územní plány jsou závazné, ovšem zajištění souladu s územním plánem je předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA.</p> <p>S tím nelze souhlasit! Stanovisko EIA je podkladem pro územní řízení. V územním řízení se posuzuje soulad stavby s územním plánem. Neexistují zde ovšem žádné prostředky, jak takový soulad „zajistit“. Záměr buď je v souladu s územním plánem nebo není. V případě rozporu s územním plánem je stavební úřad povinen žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnout. Pokud by z důvodu nesouladu s územním plánem došlo ke změně záměru, muselo by být pro změněný záměr vydané nové stanovisko EIA.</p>	<p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Máslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřizín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolínek částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolínek do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolínek částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle §90 zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle</p>

	<p>stavebního zákona (než autorizace EIA). Územní plán stanovuje funkční využití ploch. Zajištění souladu s územním plánem je předmětem následného procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA (viz stavební zákon). Pokud by záměr nebyl v souladu s územním plánem, potom nemůže být územní rozhodnutí vydáno. Zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu § 90: "Posuzování záměru žadatele V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu a) s vydanou územně plánovací dokumentací," Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry. Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>Jsem přesvědčen, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	<p>Vytýkané vady vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.</p>

Lisáková Miroslava

Připomínka	Vypořádání
<p>Ve smyslu ustanovení § 9 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) tímto v zákonné lhůtě podávám k posudku následující nesouhlasné vyjádření:</p> <p>Jsem vlastníkem pozemků parc. č.166/24 a parc. č. 166/59 v k. ú. Panenské Břežany, zapsaných na listu vlastnictví č. 530 v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, pracoviště pro Prahu-východ.</p> <p>Zpracovaný posudek dokumentace záměru považuji za nedostatečný, kdy posudku vytýkám následující vady:</p> <p>I. Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>

<p>požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vší pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.</p> <p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	
<p>II. Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p> <p>V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný stav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.</p> <p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp.</p>

<p>důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí:</p> <p>„nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučeni kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců.“</p> <p>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.</p>	<p>stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>III. Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p> <p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumuloval. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 a další silniční dopravy v obci Postřižín jednoznačně dochází také. Z akustické studie vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.</p> <p>Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze počítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze počítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z §12 zák. č. 17/1992 Sb.: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel bylo provedeno komplexní zobrazení nejvýznamnějších kumulativních vlivů, které</p>

<p>závazné limity či nikoliv.</p> <p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde. "</p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>ovšem nemá žádné závazné limity. Navíc se zde používají některé umělé deskriptory - např. L_{DVN}, které jsou výsledkem matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB) a nemají nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnávány s hlukovými limity.</p> <p>U přehledu leteckého provozu je nutné zohlednit také výšku, typ letadla a charakter konkrétního pohybu.</p> <p>Kumulativní vlivy hluku na zdraví jsou v dokumentaci podrobně řešeny ve formě L_{DVN}.</p> <p>Podstatné je to, že dodržování hlukových limitů z veškerého leteckého provozu bude garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviště.</p> <p>V dokumentaci je uvedeno, jaký bude synergický vliv provozu letiště a automobilové dopravy a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>V dokumentaci jsou uvedeny kumulativní vlivy hluku a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>IV. Porušení procesních pravidel – neaktuálnost vstupních dat</p> <p>Při vydání posudku byly porušeny procesní předpisy a docházelo ke zcela bezprecedentním průtahům v řízení. Dle ust. § 9 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. platí, že doba pro zpracování posudku nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta může být v odůvodněných, zejména složitých případech překročena, nejdéle však o dalších 30 dnů.</p>	<p>Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu stanoviště, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoučelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí.</p>

<p>Lhůty ovšem nebyly vůbec dodrženy. Přepracovaná dokumentace byla zveřejněna dne 15. 9. 2011. Posudek byl na úřední desce kraje zveřejněn ovšem po uplynutí cca 18 měsíců, a to dne 15. 5. 2013. Přitom první dokumentace záměru, která byla následně navrhovateli vrácena k přepracování, byla oznámena již v listopadu 2010. Zákonem stanovené lhůty tedy byly mnohonásobně překročeny.</p> <p>Takový postup představuje zásadní procesní vadu, kdy vzhledem k uplynutí této značné doby od zpracování dokumentace k záměru je pravděpodobné, že došlo ke změně výchozích údajů. Není proto zaručeno, že posudek se vyjadřuje k aktuálním údajům.</p> <p>Jako příklad lze uvést například predikce vývoje počtu cestujících, kteří budou využívat letiště Vodochody či Ruzyni. Jak vyplývá z posudku EUROCONTROL: scénáře rozvoje obou letišť jsou založené na studii poptávky po využití letišť z roku 2006. EUROCONTROL ovšem uvádí, že od počátku projektu vyústila stávající obtížná ekonomická situace v Evropě, která měla za následek snížení dopravních prognóz makropoptávky. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyně téměř o 20 % oproti svému maximu v roce 2008. V současnosti tedy výchozí předpoklady již neodpovídají skutečnému stavu.</p> <p>Jsem přesvědčena, že takový postup neodpovídá platným předpisům. Jedna ze základních zásad činnosti správních orgánů dle správního řádu, která se uplatní i při vydávání stanovisek dle zákona č. 100/2001 Sb., je zásada materiální pravdy, která stanoví povinnost správního orgánu zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v době vydání rozhodnutí. Vzhledem k výše popsanému vývoji ovšem je zřejmé, že některá podstatná vstupní data již neodpovídají skutečnosti. Na základě takto nedostatečně zjištěného stavu tudíž nelze vydat stanovisko EIA.</p> <p>Flagrantní porušení procesních lhůt tedy má za následek, že dokumentace a posudek již nevychází z aktuálního skutkového stavu. Požaduji proto aktualizaci dokumentace a posudku záměru a vydání stanoviska, které bude zohledňovat všechny změny ve vývoji od zahájení řízení v roce 2010.</p>	<p>Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).</p> <p>Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviště.</p> <p>Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviště bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p>
<p>V. Nesprávné posouzení dokumentace - soulad s územním plánem</p> <p>K namítanému nesouladu s územním plánem posudek uvádí, že územní plány jsou závazné, ovšem zajištění souladu s územním plánem je předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA.</p> <p>S tím ovšem nelze souhlasit. Stanovisko EIA je podkladem pro územní řízení. V územním řízení se posuzuje soulad stavby s územním plánem, neexistují zde ovšem žádné prostředky, jak takový soulad „zajistit“. Záměr buď je v souladu s územním plánem, nebo nikoliv. V případě rozporu s územním plánem je stavební úřad povinen žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnout. Pokud by z důvodu nesouladu s územním plánem došlo ke změně záměru, muselo by být pro změněný záměr vydané nové stanovisko EIA.</p> <p>V souladu se zásadou procesní ekonomie je tudíž nutné v řízení EIA prověřit soulad</p>	<p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Măslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřizín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obsluhu komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolíněk částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt</p>

<p>s územním plánem, kdy nemá žádné opodstatnění vydávat stanovisko EIA pro záměr, který musí být v územním řízení zamítnut. Posudek je tedy v této části nesprávný.</p>	<p>SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolíněk do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolíněk částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle §90 zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle stavebního zákona (než autorizace EIA).</p> <p>Územní plán stanovuje funkční využití ploch.</p> <p>Zajištění souladu s územním plánem je předmětem následného procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA (viz stavební zákon). Pokud by záměr nebyl v souladu s územním plánem, potom nemůže být územní rozhodnutí vydáno.</p> <p>Zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu § 90: "Posuzování záměru žadatele</p> <p>V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>VI. Porušení procesních pravidel - zásah do dokumentace</p> <p>Zpracovatel posudku zasáhl nezákonně do dokumentace, kterou dle § 9, odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. nesmí doplňovat ani přepracovávat. A to přepracováním tabulky ze strany č. 118 dokumentace, dále doplněním správného názvu statě B.I.5. podle přílohy 4 zák. č. 100/2001 Sb., avšak bez odpovídajícího obsahu na uvedení více variant. Zpracovatel posudku tím navíc sám vypořádává připomínku OS Panenské Břežany i MŽP tak, že vyhledává v dokumentaci pasáže, které vydává za vypracované varianty, přestože je v dokumentaci několikrát uvedeno, že je zpracována jen v jedné variantě, dále uvádí možnost ojedinělých letů těžších letadel s MTOW nad 120 t a hlučností nižší než je kumulovaný rozdíl EPNdB 4,99 pro zajištění výrobního programu a.s. AERO Vodochodv, v dokumentaci vůbec neuvažovanou.</p>	<p>Zpracovatel posudku byl povinen mj. zkontrolovat správnost dokumentace. Během této kontroly našel některé nesrovnalosti, ke kterým si vyžádal od oznamovatele podklady, které byly použity ke zpracování dokumentace na základě odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb. Vzhledem k tomu, že se jednalo o chyby typu chyb písarských, které neměly žádný vliv na závěry dokumentace a neznemožňovaly provedení procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb., uvedl tyto části na pravou míru.</p> <p>Zpracovatel posudku prověřil přehled zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí dle kapitoly B.I.5 příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. a dále prověřil posuzovanou varintu dle části E téže přílohy. Jedná se o povinnost zpracovatele posudku.</p> <p>Výjimku pro zajištění výrobního programu AERO Vodochody a.s. z důvodu</p>

<p>Posudek, který je nezákonně přepracováván, by měl být vyřazen z dokumentů, o které se pak následně opírá závěrečné hodnocení MŽP. V návrhu stanoviska je řada podmínek, které by však měly být součástí dokumentace.</p>	<p>zachování udržitelného rozvoje dokumentace obsahuje v příl. č. 19, ovšem vzhledem k tomu, že dokumentace stanovuje rámcová opatření pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP, nebyla do těchto opatření zařazena. Podstatně podrobnější podmínky návrhu stanoviska by ji již měly obsahovat a tak to také bylo provedeno v souladu s dikcí zák. č. 100/2001 Sb. Podle zák. č. 100/2001 Sb. orgán EIA ani autor posudku EIA nejsou oprávněni dopracovávat dokumentaci EIA. Zároveň jsou povinni stanovit podmínky pro minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP včetně podmínek pro dodržení ekologických limitů. Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p>
<p>VII. Porušení procesních pravidel – zásah do posudku Posudek byl zveřejněn na stránkách http://portal.cenbia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP257 dne 14. 5. 2013.</p>	<p>Ke zveřejnění lze uvést, že nejdříve byl zveřejněn posudek včetně všech příloh 15.5.2013. Poté byly zjištěny některé písařské chyby a nebylo vypořádáno jedno vyjádření, které bylo jeho autorem označeno jako vyjádření k oznámení (ve skutečnosti se však následně zjistilo, že se zřejmě jedná vyjádření k doplněné dokumentaci) a jedno vyjádření bylo ztraceno na cestě mezi příslušným úřadem a zpracovatelem posudku. Opravy byly zapracovány do tzv. Dodatku - samostatného svazku a souboru a tento byl dodatečně zveřejněn 22.5.2013. Tato situace je v Dodatku dostatečně popsána. Lhůta pro zasílání vyjádření k posudku nebyla zkrácena, ale počítala se od 22.5.2013 a navíc se přihlíželo i k vyjádřením obdrženým po této lhůtě.</p>
<p>Závěr Jsem přesvědčen/a, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Díky procesním chybám navrhuji, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	<p>Vytýkané vady vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.</p>

Lorenc Karel

Připomínka	Vypořádání
<p>Jsem vlastníkem pozemků parc. č.111/22 v k. ú. Měšice, zapsaných na listu vlastnictví č. v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj. Na pozemku je umístěna budova-rodinný dům, jíž jsem spoluvlastníkem 50%. Zpracovaný posudek dokumentace záměru považuji za nedostatečný, kdy posudku vytýkám následující vady:</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky." Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak</p>

<p>I. Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vší pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.</p> <p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
<p>II. Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p> <p>V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný stav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona je objektivní</p>

<p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí:</p> <p>„nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučeni kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců.“</p> <p>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.</p>	<p>posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>III. Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p> <p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumuloval. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 a další silniční dopravy v obci Postržín jednoznačně dochází také. Z akustické studie vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.</p> <p>Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze počítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze počítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z §12 zák. č. 17/1992 Sb.: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu</p>

<p>Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv.</p> <p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde. "</p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>– příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel bylo provedeno komplexní zobrazení nejvýznamnějších kumulativních vlivů, které ovšem nemá žádné závazné limity. Navíc se zde používají některé umělé deskriptory - např. L_{DVN}, které jsou výsledkem matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB) a nemají nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnávány s hlukovými limity.</p> <p>U přehledu leteckého provozu je nutné zohlednit také výšku, typ letadla a charakter konkrétního pohybu.</p> <p>Kumulativní vlivy hluku na zdraví jsou v dokumentaci podrobně řešeny ve formě L_{DVN}.</p> <p>Podstatné je to, že dodržování hlukových limitů z veškerého leteckého provozu bude garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviště.</p> <p>V dokumentaci je uvedeno, jaký bude synergický vliv provozu letiště a automobilové dopravy a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>V dokumentaci jsou uvedeny kumulativní vlivy hluku a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>IV. Porušení procesních pravidel – neaktuálnost vstupních dat</p> <p>Při vydání posudku byly porušeny procesní předpisy a docházelo ke zcela bezprecedentním průtahům v řízení. Dle ust. § 9 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. platí, že</p>	<p>Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu</p>

<p>doba pro zpracování posudku nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta může být v odůvodněných, zejména složitých případech překročena, nejdéle však o dalších 30 dnů. Lhůty ovšem nebyly vůbec dodrženy. Přepřepovaná dokumentace byla zveřejněna dne 15. 9. 2011. Posudek byl na úřední desce kraje zveřejněn ovšem po uplynutí cca 18 měsíců, a to dne 15. 5. 2013. Přitom první dokumentace záměru, která byla následně návrhovateli vrácena k přepracování, byla oznámena již v listopadu 2010. Zákonem stanovené lhůty tedy byly mnohonásobně překročeny.</p> <p>Takový postup představuje zásadní procesní vadu, kdy vzhledem k uplynutí této značné doby od zpracování dokumentace k záměru je pravděpodobné, že došlo ke změně výchozích údajů. Není proto zaručeno, že posudek se vyjadřuje k aktuálním údajům.</p> <p>Jako příklad lze uvést například predikce vývoje počtu cestujících, kteří budou využívat letiště Vodochody či Ruzyni. Jak vyplývá z posudku EUROCONTROL: scénáře rozvoje obou letišť jsou založené na studii poptávky po využití letišť z roku 2006. EUROCONTROL ovšem uvádí, že od počátku projektu vyústila stávající obtížná ekonomická situace v Evropě, která měla za následek snížení dopravních prognóz makropoptávky. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyně téměř o 20 % oproti svému maximu v roce 2008. V současnosti tedy výchozí předpoklady již neodpovídají skutečnému stavu.</p> <p>Jsem přesvědčena, že takový postup neodpovídá platným předpisům. Jedna ze základních zásad činnosti správních orgánů dle správního řádu, která se uplatní i při vydávání stanovisek dle zákona č. 100/2001 Sb., je zásada materiální pravdy, která stanoví povinnost správního orgánu zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v době vydání rozhodnutí. Vzhledem k výše popsanému vývoji ovšem je zřejmé, že některá podstatná vstupní data již neodpovídají skutečnosti. Na základě takto nedostatečně zjištěného stavu tudíž nelze vydat stanovisko EIA.</p> <p>Flagrantní porušení procesních lhůt tedy má za následek, že dokumentace a posudek již nevychází z aktuálního skutkového stavu. Požaduji proto aktualizaci dokumentace a posudku záměru a vydání stanoviska, které bude zohledňovat všechny změny ve vývoji od zahájení řízení v roce 2010.</p>	<p>stanoviska, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoúčelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).</p> <p>Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska.</p> <p>Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviska bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p>
<p>V. Nesprávné posouzení dokumentace - soulad s územním plánem</p> <p>K namítanému nesouladu s územním plánem posudek uvádí, že územní plány jsou závazné, ovšem zajištění souladu s územním plánem je předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA.</p> <p>S tím ovšem nelze souhlasit. Stanovisko EIA je podkladem pro územní řízení. V územním řízení se posuzuje soulad stavby s územním plánem, neexistují zde ovšem žádné prostředky, jak takový soulad „zajistit“. Záměr buď je v souladu s územním plánem, nebo nikoliv. V případě rozporu s územním plánem je stavební úřad povinen žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnout. Pokud by z důvodu nesouladu s</p>	<p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Mázovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřizín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p>

<p>územním plánem došlo ke změně záměru, muselo by být pro změněný záměr vydané nové stanovisko EIA.</p> <p>V souladu se zásadou procesní ekonomie je tudíž nutné v řízení EIA prověřit soulad s územním plánem, kdy nemá žádné opodstatnění vydávat stanovisko EIA pro záměr, který musí být v územním řízení zamítnut. Posudek je tedy v této části nesprávný.</p>	<p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolíněk částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolíněk do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolíněk částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle §90 zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle stavebního zákona (než autorizace EIA).</p> <p>Územní plán stanovuje funkční využití ploch.</p> <p>Zajištění souladu s územním plánem je předmětem následného procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA (viz stavební zákon). Pokud by záměr nebyl v souladu s územním plánem, potom nemůže být územní rozhodnutí vydáno.</p> <p>Zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu § 90: "Posuzování záměru žadatele</p> <p>V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu</p> <p>a) s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>VI. Nevypořádání mnou podaných připomínek</p> <p>Cca v roce 1985 došlo k pádu letadla v Suchdolu za mlhy (jugoslávské). Při startování apod. budou na nás padat tuny smogu, hluk, nebezpečí pádu letadla. Při poruše motoru musí letoun po startu do prostoru vypustit tunu paliva. Nesmí přistát s plnou nádrží. Ostatní viz. dopis z 21. 5. 2009 na obec Měšice atd.</p>	<p>Problematika environmentálních rizik byla v tomto procesu EIA řešena na základě mezinárodních statistik a leteckých předpisů. Vychází z certifikovaných předpisů ÚCL.</p> <p>Vzhledem k velmi přísným bezpečnostním standardům letecké přepravy je technický stav letadel velmi dobrý, provádění údržby letadel je certifikovanou činností kontrolovanou ÚCL.</p> <p>Riziko blízkosti skladu kapalných plynů, chemických závodů a UJV Řež bylo v procesu EIA podrobně prověřeno ve formě posouzení environmentálních rizik.</p>

	<p>Zároveň byla stanovena pravděpodobnost vzniku havárie v důsledku leteckého provozu způsobená pádem letadla. Bylo zjištěno, že tato pravděpodobnost je o několik řádů nižší než příčiny jiné např. příčiny vzniklé na straně provozovatele těchto zařízení (např. nedodržení provozních řádů, nedbalost, únava materiálu, koroze, sabotáž apod.).</p> <p>Obdobně je podrobně byla prověřena možnost rizika střetu s ptáky.</p> <p>Během procesu EIA nebyly zjištěny významně nepříznivé nebo vysoce rizikové vlivy.</p> <p>Ke znečištění ovzduší je pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku – PM10 je imisní pozadí uvažováno v koncentraci = 31 µg.m-3, max. vliv záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 µg.m-3.</p> <p>Letadla, která budou moci využívat letiště Vodochody nejsou vybaveny vypouštěním paliva za letu.</p>
<p>Závěr</p> <p>Jsem přesvědčen, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	<p>Vytýkané vady vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.</p>

Mašková Andrea, Ing. a p. Mašek

Připomínka	Vypořádání
<p>Zásadně nesouhlasím s realizací projektu rozšíření letiště Vodochody</p> <p>Výzkumy prokázaly, že děti, žijící například v blízkosti letišť či hodně rušných silnic, trpí více poruchou soustředění, ve škole jsou roztěkané, pomalejší či hůře chápou psaný text. Samotný posudek firmy EUROCONTROL upozorňuje na navrhovanou skladbu předpokládaného leteckého parku, která se může jevit nespolehlivá. Nejsou k dispozici údaje, které by podpořily odhadovanou skladbu tohoto budoucího leteckého parku, a tak nelze určit odolnost posuzovaného složení. Je proto možné, že budoucí hladiny hluku, vycházející z počtu pohybů ve výši 35 000 letadel za rok, se mohou výrazně lišit od těch, které byly stanoveny v akustické studii. Letecký hluk může více odvádět dětskou pozornost a narušovat jejich komunikaci s učitelem. Studie nezamlčuje ani prokazatelné negativní účinky hluku z letecké dopravy na poznávací (rozumové) funkce u dětí. Výzkum Institutu hygieny a sociální medicíny v Innsbrucku před časem jednoznačně prokázal, že hluk má negativní vliv na psychický stav dítěte, přičemž tou nejvíce ohroženou skupinou jsou děti předčasně narozené či s nižší porodní hmotností. Navíc</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se přechází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovateli posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek s následujícím závěrem:</p> <p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p>

<p>byla u dětí prokázána přímá úměra souvislosti intenzity hluku a závažnosti psychických problémů. Požaduji, aby MŽP při formulaci Stanoviska uvážilo právě dopady u dětí. Nejmladší generace by byla hlukem ohrožena nejvíce. Větší hlukové zátěži by bylo v celém území vystaveno více než tisíc dětí v mateřských školách a téměř 2,5 tisíce dětí v základních školách. V místech se zvýšenou hlukovou zátěží se nachází nejméně 19 mateřských škol a nejméně 11 škol základních.</p>	<p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letišť Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letišť Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p>
<p>Projekt není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti - investiční skupiny Penta, a to na úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku občanů regionu. Projekt letiště Vodochody nerespektuje zásady udržitelného rozvoje, jedná se o soukromý projekt, který by neúměrně zatížil celý region a naopak přinesl jen velmi málo pozitivního. I samotný investor přiznává, že projekt není nezbytně potřebný, ale uživí se. To není možné za cenu takových dopadů na okolní prostředí akceptovat. Okolní obce budou dotčeny nejen hlukem z leteckého provozu - starty a přistání, ale také z případných motorových zkoušek letadel a dále v důsledku značného nárůstu pozemní dopravy, která bude hlavně generována letištěm Vodochody. Navrhovaný sjezd z dálnice je také potřebný jen pro potřeby letiště, ovšem jeho realizace je více než nepravděpodobná, takže nárůst dopravy bude na místních komunikacích. Požaduji proto, aby MŽP při formulaci Stanoviska přihlédlo k tomu, že údaje o dopravním zatížení jsou v dokumentaci EIA více než zavádějící.</p>	<p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu má být záměr realizován".</p> <p>MÚK Odolena Voda na D8 je součástí záměru a podmínkou stanoviska EIA, jeho realizace je věcí oznamovatele, nikoli ŘSD. Navíc je podmínkou návrhu stanoviska podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál zprovozněním přivaděče od D8. Mj. je tato MÚK veřejně prospěšnou stavbou podle ZÚR Středočeského kraje.</p> <p>Intenzity osobní i nákladní dopravy jsou řešeny variantně v rámci Dopravně inženýrské studie a zohledněny v rozptylové a akustické studii. Tato studie byla zpracována specializovanou společností vybavenou potřebnými autorizacemi, která řeší tuto problematiku na území celé ČR včetně tvorby metodických doporučení.</p>
<p>Dokumentace nepracuje se skutečnými čísly, ale pouze s matematickými výpočty a simulacemi. Žádám, aby investor po dobu jednoho roku na své náklady měřil hladiny hluku ze současného provozu letiště v okolních obcích, a to ještě před případným územním a stavebním řízením, přičemž jedno z monitorovacích míst bude i obec Zlončice.</p>	<p>Vzhledem k tomu, že v procesu EIA se posuzuje budoucí záměr, musí být proveden pomocí matematických výpočtů a simulací.</p> <p>Měření hladin hluku je pro potřeby EIA plně řešeno použitým výpočtovým programem Cadna A s implementací ECAC Doc. 29, která obsahuje údaje pro všechny reálné situace na základě statisticky reprezentativního měření a používá se pro posuzování leteckého hluku v Evropě. Při současném provozu rozhodně není dosažen nebo překročen hlukový limit pro charakteristický letový den. Charakteristický letový den stanovený legislativou představuje průměr za 6 měsíců obdobně jako v jiných evropských zemích. Pro krátkodobé hlukové události žádný limit z principiálních důvodů stanoven není.</p> <p>Reálné měření je nezbytné při větším provozu pro potvrzení plnění hlukových limitů, které lze prokázat jedině skutečným měřením.</p>
<p>K dokumentaci projektu jsem já i obec Zlončice, jakožto i řada dalších spoluobčanů, již vyjadřovali. Naše názory nebyly vzaty v úvahu v úpravě dokumentace projektu. Posudek zveřejněný dne 15. května 2013 se připomínkami obcí a občanů vyrovnal neseriozním a často arogantním způsobem v mnohém připomínající doby předlistopadové. Obce v okolí letiště Vodochody vložily již nemalé peníze do boje proti</p>	<p>V procesu EIA je řadou podmínek zajištěno plnění hlukových a imisních limitů. A to nejen ze zdrojů letiště, ale i z navazující dopravy.</p>

rozšíření letiště, které by znamenalo faktické ukončení jejich dalšího rozvoje, znehodnocení majetku lidí v nich žijících a jejich postupný zánik. Je třeba zdůraznit, že záměr rozšíření letiště přímo ohrožuje zdraví obyvatel a zejména dětí žijících na dotčeném území a to hned celou řadou negativních vlivů a znamenal by další obrovské zatížení již teď problematické dopravy v celém regionu. S takovým dopadem projektu, ve kterém jde pouze o obohacení se finanční skupiny Penta na úkor tisíců obyvatel, nelze v žádném případě souhlasit.	
Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektují, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo životního prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.	Podmínkami stanoviska je zajištěno, že znečišťování životního prostředí nepřesáhne přípustné meze.

Mašková Zdenka

Připomínka	Vypořádání
<p>Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p> <p>V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný stav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.</p> <p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí: „nebyly pro tvrzení, že nízkonákladová doprava jsou z provozu letiště vyloučeny kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců.“</p> <p>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.</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>

Jsem přesvědčen, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování, záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.	
--	--

Moravcovi, Jan a Zdeňka

Připomínka	Vypořádání
<p>Ve smyslu ustanovení § 9 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) tímto v zákonné lhůtě podávám k posudku následující nesouhlasné vyjádření:</p> <p>Jsem (spolu)vlastníkem pozemků parc. č. 204/1. v k. ú. Bašť, zapsaných na listu vlastnictví č: 276 v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro Prahu. Na pozemku parc. č. 240/1 je umístěna budova RD, jíž jsem (spolu)vlastníkem.</p> <p>Zpracovaný posudek dokumentace záměru považuji za nedostatečný, kdy posudku vytýkám následující vady:</p> <p>I. Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vší pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.</p> <p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>

<p>dodržovány."</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	
<p>II. Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p> <p>V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný stav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.</p> <p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí:</p> <p>„nebyly pro tvrzení, že nízkonákladová doprava jsou z provozu letiště vyloučeny kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců."</p> <p>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.</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezi stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>III. Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p> <p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo,</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p>

<p>zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumuloval. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 a další silniční dopravy v obci Postřizín jednoznačně dochází také. Z akustické studie vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.</p> <p>Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv.</p> <p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde. "</p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze počítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze počítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z §12 zák. č. 17/1992 Sb.: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel bylo provedeno komplexní zobrazení nejvýznamnějších kumulativních vlivů, které ovšem nemá žádné závazné limity. Navíc se zde používají některé umělé deskriptory - např. L_{DVN}, které jsou výsledkem matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB) a nemají nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnávány s hlukovými limity.</p> <p>U přehledu leteckého provozu je nutné zohlednit také výšku, typ letadla a charakter konkrétního pohybu.</p> <p>Kumulativní vlivy hluku na zdraví jsou v dokumentaci podrobně řešeny ve formě L_{DVN}.</p> <p>Podstatné je to, že dodržování hlukových limitů z veškerého leteckého provozu bude garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviště.</p> <p>V dokumentaci je uvedeno, jaký bude synergický vliv provozu letiště a automobilové dopravy a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a</p>
---	--

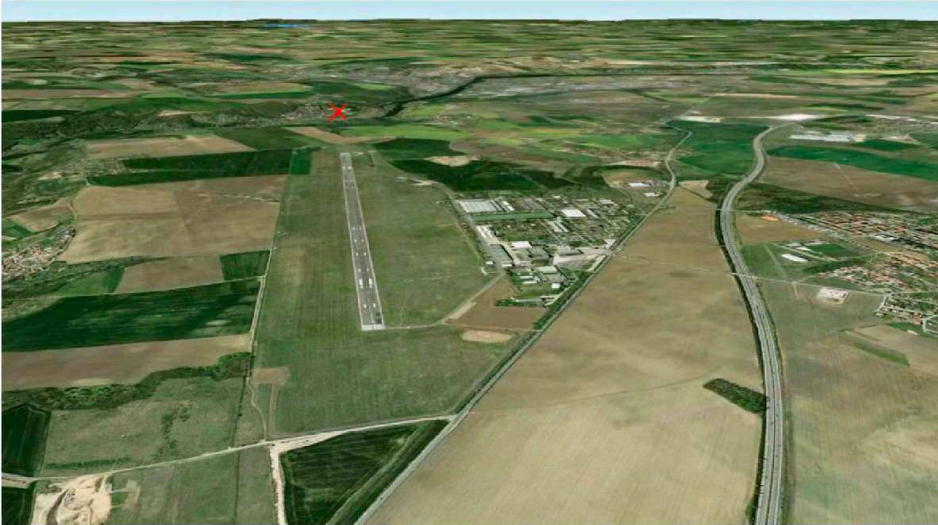
	<p>stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>V dokumentaci jsou uvedeny kumulativní vlivy hluku a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>IV. Porušení procesních pravidel – neaktuálnost vstupních dat</p> <p>Při vydání posudku byly porušeny procesní předpisy a docházelo ke zcela bezprecedentním průtahům v řízení. Dle ust. § 9 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. platí, že doba pro zpracování posudku nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta může být v odůvodněných, zejména složitých případech překročena, nejdéle však o dalších 30 dnů. Lhůty ovšem nebyly vůbec dodrženy. Přepracovaná dokumentace byla zveřejněna dne 15. 9. 2011. Posudek byl na úřední desce kraje zveřejněn ovšem po uplynutí cca 18 měsíců, a to dne 15. 5. 2013. Přitom první dokumentace záměru, která byla následně navrhovateli vrácena k přepracování, byla oznámena již v listopadu 2010. Zákonem stanovené lhůty tedy byly mnohonásobně překročeny.</p> <p>Takový postup představuje zásadní procesní vadu, kdy vzhledem k uplynutí této značné doby od zpracování dokumentace k záměru je pravděpodobné, že došlo ke změně výchozích údajů. Není proto zaručeno, že posudek se vyjadřuje k aktuálním údajům.</p> <p>Jako příklad lze uvést například predikce vývoje počtu cestujících, kteří budou využívat letiště Vodochody či Ruzyni. Jak vyplývá z posudku EUROCONTROL: scénáře rozvoje obou letišť jsou založené na studii poptávky po využití letišť z roku 2006. EUROCONTROL ovšem uvádí, že od počátku projektu vyústila stávající obtížná ekonomická situace v Evropě, která měla za následek snížení dopravních prognóz makropoptávky. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyně téměř o 20 % oproti svému maximu v roce 2008. V současnosti tedy výchozí předpoklady již</p>	<p>Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu stanoviska, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samostatné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).</p> <p>Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska.</p> <p>Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviska bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p>

<p>neodpovídají skutečnému stavu.</p> <p>Jsem přesvědčena, že takový postup neodpovídá platným předpisům. Jedna ze základních zásad činnosti správních orgánů dle správního řádu, která se uplatní i při vydávání stanovisek dle zákona č. 100/2001 Sb., je zásada materiální pravdy, která stanoví povinnost správního orgánu zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v době vydání rozhodnutí. Vzhledem k výše popsanému vývoji ovšem je zřejmé, že některá podstatná vstupní data již neodpovídají skutečnosti. Na základě takto nedostatečně zjištěného stavu tudíž nelze vydat stanovisko EIA.</p> <p>Flagrantní porušení procesních lhůt tedy má za následek, že dokumentace a posudek již nevychází z aktuálního skutkového stavu. Požaduji proto aktualizaci dokumentace a posudku záměru a vydání stanoviska, které bude zohledňovat všechny změny ve vývoji od zahájení řízení v roce 2010.</p>	
<p>V. Nesprávné posouzení dokumentace - soulad s územním plánem</p> <p>K namítanému nesouladu s územním plánem posudek uvádí, že územní plány jsou závazné, ovšem zajištění souladu s územním plánem je předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA.</p> <p>S tím ovšem nelze souhlasit. Stanovisko EIA je podkladem pro územní řízení. V územním řízení se posuzuje soulad stavby s územním plánem, neexistují zde ovšem žádné prostředky, jak takový soulad „zajistit“. Záměr buď je v souladu s územním plánem, nebo nikoliv. V případě rozporu s územním plánem je stavební úřad povinen žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnout. Pokud by z důvodu nesouladu s územním plánem došlo ke změně záměru, muselo by být pro změněný záměr vydané nové stanovisko EIA.</p> <p>V souladu se zásadou procesní ekonomie je tudíž nutné v řízení EIA prověřit soulad s územním plánem, kdy nemá žádné opodstatnění vydávat stanovisko EIA pro záměr, který musí být v územním řízení zamítnut. Posudek je tedy v této části nesprávný.</p>	<p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Máslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřižín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolíněk částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolíněk do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolíněk částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle §90 zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle stavebního zákona (než autorizace EIA).</p> <p>Územní plán stanovuje funkční využití ploch.</p>

	<p>Zajištění souladu s územním plánem je předmětem následného procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA (viz stavební zákon). Pokud by záměr nebyl v souladu s územním plánem, potom nemůže být územní rozhodnutí vydáno.</p> <p>Zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu § 90: "Posuzování záměru žadatele</p> <p>V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu</p> <p>a) s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součást - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>																											
<p>VI. Nevypořádání mnou podaných připomínek</p> <p>K dokumentaci záměru jsem podávala připomínky, ve kterých jsem uváděla zejména následující:</p> <p>Zásadně nesouhlasím s otevřením letiště Vodochody. Přistávací (startovací) koridor vede přes celou obec Bašť, ve které bydlím již 40 let. Letadla budou při přistávání 100 m nad mým domem. Hluk a zplodiny z letadel, které budou přistávat, učiní tuto oblast neobyvatelnou. V letních měsících nebudeme moci být na zahradě, protože se budeme zalykat zplodinami z letadel a bát se, že přijdeme o sluch. Nehledě na to, že budeme žít v neustalém strachu z letecké havárie a můj dům bude srovnán se zemí. Divím se, že přijaté normy pro hluk jsou ve dne 60 dB a v noci 50 dB, když normálně jsou uváděny normy o 10 dB nižší. Uvedené hodnoty jsou zvýšeny asi proto, aby provozovatel měl ulehčenou cestu k otevření letiště.</p> <p>Další věcí je, že hodnota pozemků a nemovitostí klesne minimálně o 40 % a další náklady budou spojené s pojištěním a úpravami domů, abychom se alespoň uvnitř cítili jako lidé. Na podzim roku 2008 byla provedena hluková studie automobilové dopravy přes obec Bašť. Měřicí čidla byla umístěna přímo na balkóně mého domu po dobu 24 hodin. Výsledkem bylo, že v noci byla naměřena nejnižší hodnota 44,1 dB až po hodnotu 52,6 dB, ve dne od 57,1 po 60,5 dB. Musím se proto zasmát, když někdo bude tvrdit, že proudové letadlo letící 100 m nad mým domem vyhoví hlukovým limitům.</p> <p>Věřím, že MŽP pečlivě prozkoumá negativní vlivy na životní prostředí způsobenou možnou leteckou dopravou a plně se postaví na stranu obyvatel postižených obcí. Doufám, že zvítězí rozum a ne peníze.</p> <p>Na závěr uvádím, že jsem pracoval v letectví 8 let a v akustice dalších 8 let, proto o této problematice něco vím a je mi jasné, že provozovatel letiště chce lidi obalamutit.</p> <p>PS: V domě bydlí 6 osob, z toho 2 malé děti</p>	<p>V procesu EIA je řadou podmínek zajištěno plnění hlukových a imisních limitů. A to nejen ze zdrojů letiště, ale i navazující dopravy.</p> <p><u>Základní limity pro venkovní hluk (např. u obytných domů) jsou následující:</u></p> <table><tr><th>venkovní hluk</th><th>den (6:00-22:00)</th><th>noc (22:00-6:00)</th></tr><tr><td>základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy</td><td>50 dB</td><td>40 dB</td></tr><tr><td>pro hluk ze silniční dopravy</td><td>55 dB</td><td>45 dB</td></tr><tr><td>pro hluk z železniční dopravy</td><td>55 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro letecký hluk</td><td>60 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro hluk z hlavních silnic</td><td>60 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro hluk v ochranných pásmech drah</td><td>60 dB</td><td>55 dB</td></tr><tr><td>pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)</td><td>70 dB</td><td>60 dB</td></tr><tr><td>pro starou hlukovou zátěž u železničních drah</td><td>70 dB</td><td>65 dB</td></tr></table> <p>Z uvedeného je zřejmé, že k hlukový limit pro letecký hluk je stejný jako pro nové hlavní silnice, ale nižší než pro železnice a silnice s korekcí pro starou zátěž.</p> <p>Tyto limity platí po desítky let.</p> <p>Z hlediska vlivů na ovzduší byly zpracovány podrobné rozptylové studie a vyhodnocen vliv imisního zatížení záměru na lidské zdraví. Vzhledem k poměrně malým imisním příspěvkům záměru vč. navazující dopravy byly tyto vlivy vyhodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku – PM10 je pozadí uvažováno v koncentraci = 31 µg.m-3, max. vliv záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 µg.m-3.</p>	venkovní hluk	den (6:00-22:00)	noc (22:00-6:00)	základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy	50 dB	40 dB	pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB	pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB	pro letecký hluk	60 dB	50 dB	pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB	pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB	pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)	70 dB	60 dB	pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB
venkovní hluk	den (6:00-22:00)	noc (22:00-6:00)																										
základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy	50 dB	40 dB																										
pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB																										
pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB																										
pro letecký hluk	60 dB	50 dB																										
pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB																										
pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB																										
pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)	70 dB	60 dB																										
pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB																										

Tyto mé připomínky ovšem nebyly řádně vypořádány.	
Závěr Jsem přesvědčena, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.	

Mrázek Michal, Ing.

Připomínka	Vypořádání
<p>Jsem spoluvlastníkem domu v Dolanech u Prahy (katastrální území 628328), č. parcely 283, číslo popisné 216. Navrhovaný záměr Letiště Vodochody mě omezuje na mých základních právech zajištěných ústavou.</p> <p>Titulní obrázek z posudku doplněný o polohu mojí nemovitosti (červený křížek v ose dráhy), stojící uvnitř zástavby obce Dolany, vypovídá asi nejvíce o vlivu záměru na naší obec a její obyvatele.</p>  <p>Zpracovaný posudek dokumentace záměru považuji za nedostatečný z následujících důvodů:</p>	<p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Máslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřižín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolíněk částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolíněk do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolíněk částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, trávníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle §90 zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle</p>

<p>P 1. Nesoulad s územním plánem Dolany</p> <p>Na mojím připomínku k dokumentaci č. 3 Rozpor s územním plánem Dolan posudek reaguje následovně:</p> <p>„ V dokumentaci jsou uvedena vyjádření příslušných stavebních úřadů k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace (dle příl. č. 4, zák. č. 100/2001 Sb.), nesoulad s územním plánem obce zde uveden není."</p> <p>Přílohou dokumentace jsou vyjádření následujících stavebních úřadů Stavební úřad Kralupy nad Vltavou</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kat. území Zlončice • Kat. území Postřižín <p>Stavební úřad Klecany</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kat. území Vodochody • Kat. území Máslovice <p>Stavební úřad Odolena Voda</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kat. území Dolíněk • Kat. území Odolena Voda • Kat. území Klíčany • Kat. území Panenské Břežany <p>Vyjádření Stavebního úřadu Libčice nad Vltavou pro katastrální území Dolany není uvedeno. Navrhované vyhlášení OHP, jako důsledek záměru, zasahuje do katastru obce Dolany.</p> <p>Moje připomínka k dokumentaci o nesouladu s územním plánem Dolany nadále platí a nebyla zpracovatelem posudku vypořádána.</p> <p>P 2. Nesoulad s územními plány obecně - nesprávné posouzení dokumentace</p> <p>K namítanému nesouladu s územním plánem posudek uvádí, že územní plány jsou závazné, ovšem zajištění souladu s územním plánem je předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA.</p> <p>S tím ovšem nelze souhlasit. Stanovisko EIA je podkladem pro územní řízení. V územním řízení se posuzuje soulad stavby s územním plánem, neexistují zde ovšem žádné prostředky, jak takový soulad „zajistit". Záměr buď je v souladu s územním plánem, nebo nikoliv. V případě rozporu s územním plánem je stavební úřad povinen žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnout. Pokud by z důvodu nesouladu s územním plánem došlo ke změně záměru, muselo by být pro změněný záměr vydané nové stanovisko EIA.</p> <p>V souladu se zásadou procesní ekonomie je tudíž nutné rovněž v řízení EIA prověřit soulad s územním plánem, kdy nemá žádné opodstatnění vydávat stanovisko EIA pro záměr, který musí být v územním řízení zamítnut. V územním řízení již v žádném případě nesoulad s územním plánem zhojit nelze. Posudek je tedy v této části nesprávný.</p>	<p>stavebního zákona (než autorizace EIA).</p> <p>Územní plán stanovuje funkční využití ploch.</p> <p>Zajištění souladu s územním plánem je předmětem následného procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA (viz stavební zákon). Pokud by záměr nebyl v souladu s územním plánem, potom nemůže být územní rozhodnutí vydáno.</p> <p>Zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu § 90: "Posuzování záměru žadatele</p> <p>V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu</p> <p>a) s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
--	---

<p>P 3. OHP</p> <p>Moji připomínku k Dokumentace s nesouhlasem s vyhlášením OHP pro LKVO se posudek snaží vypořádat následovně, citace:</p> <p>„OHP je nástrojem pro ochranu obyvatelstva před hlukem a nástrojem územního plánování. Limit pro letiště "zajišťující ročně více než 50 000 startů nebo přistání " představuje hranici, od které začíná platit povinnost provozovatele navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma a provést nebo zajistit provedení příslušných protihlukových opatření. Pozn.: Např. do 30.9.2003 byl tento limit nastaven pro "letiště přepravující ročně více než 100 000 fyzických osob".</p> <p>OHP letiště Vodochody je navrženo s tím, že zde pro stávající chráněnou zástavbu budou muset být dodržovány hlukové limity pro venkovní i vnitřní chráněné prostory - je stanoveno podmínkami návrhu stanoviska EIA. Tedy ve vztahu ke stávající chráněné zástavbě platí stejné limity, jako kdyby OHP neexistovalo, pouze provozovateli vzniká povinnost případného provedení protihlukových opatření pro dodržení hlukových limitů pro vnitřní prostor."</p> <p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány."</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, kdy pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví.</p> <p>Posudek je proto nedostatečný.</p> <p>Opět je místě poznamenat, že OHP je ochrana letiště před překračováním limitů hladin hluku v jeho okolí, nejedná se tedy o ochranu obyvatel před hlukem z leteckého provozu, jak se snaží zpracovatel posudku podsouvat.</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
<p>P4. Nepříznivý vliv na děti</p> <p>Moji připomínku k dokumentaci o nepříznivém vlivu na rozvoj dětí posudek lakonicky</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou</p>

<p>odbývá větou: Nepříznivé ovlivnění procesu učení v hlukově exponovaných školách je eliminováno příslušnou podmínkou pro kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí návrhu stanoviska EIA v návaznosti na závěry posouzení zdravotních rizik, uvedeného v příloze dokumentace EIA. K tomuto domnělému vypořádání vybírám citaci z dokumentace: V hlukovém pásmu 24hodinové ekvivalentní hladiny akustického tlaku 55 - 65 dB, kde se tento efekt již může podle nejnovějších odhadů začít projevovat, a to cca u 20% dětí školního věku, je ZŠ v Dolanech a bydliště většiny obyvatel v obcích Dolany, Bašť a cca poloviny obyvatel Panenských Břežan. Zhoršené podmínky výuky na hlukově exponovaných školách mají být kompenzovány zlepšením podmínek výuky. Pokud tento fakt přijmeme a budeme se tvářit jako, že je vše v pořádku, musíme se nutně dostat k druhé části věty z dokumentace ... a bydliště většiny obyvatel v obcích 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. Posudek ani dokumentace tento fakt neřeší. Posudek je v této oblasti nedostatečný. Poznámka: Osvojení čtení je hlavní podmínka, aby dítě bylo úspěšné a prospívalo ze všech předmětů, včetně například matematiky. Proč je to hlavní podmínka? Vždyť přece moderní svět bude ovládat videotechnika a počítače, které nahradí psané texty. To je ovšem omyl. Pokud dítě nedokáže plynule číst, nastane sice větší problém až na druhém stupni základní školy, ale čtení jako takové zůstane ještě na dlouho 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 správně osvojit všechny děti bez rozdílu.</p>	<p>významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se přechází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí. K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovateli posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek s následujícím závěrem: "Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější." Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem: "K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p>
<p>P 5. Imise Citace vypořádání mé připomínky k imisím posuzovatelem: Od 1.12.2012 je při hodnocení úrovně znečištění v předmětné lokalitě uloženo vycházet z map úrovně znečištění konstruovaných v síti 1x1 km, které obsahují v každém čtverci hodnotu klouzavého průměru koncentrace pro všechny znečišťující látky za předchozích 5 kalendářních let, které mají stanoven roční imisní limit. Viz vyhl. č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, Příl. č. 15. Imisní limity jsou stanoveny zák. č. 201/2012, o znečišťování ovzduší, např. PM10 mají stanoven limit 40 µg.m-3 pro roční průměr. Nově mají stanoven imisní limit částice PM2,5 25 µg.m-3 pro roční průměr. Přestože v době zpracování dokumentace neměly PM2,5 stanoven imisní limit, lze dobře uvažovat, že max. teoreticky možný příspěvek v ukazateli roční koncentrace PM10 a PM2,5 v důsledku provozu Letiště Vodochody a závodu AERO Vodochody v roce 2015 - s přívaděčem (varianta 6) se</p>	<p>Do 1.12.2012 bylo stanovení imisního pozadí zcela věcí zpracovatele rozptylové studie, přičemž bylo uloženo vycházet především z map znečištění HMÚ, údajů o měření z nejbližších monitorovacích stanic, příp. z vlastního cíleného měření. Tak to také v dokumentaci bylo správně provedeno. Od 1.12.2012 je při hodnocení úrovně znečištění v předmětné lokalitě uloženo vycházet z map úrovně znečištění konstruovaných v síti 1x1 km, které obsahují v každém čtverci hodnotu klouzavého průměru koncentrace pro všechny znečišťující látky za předchozích 5 kalendářních let, které mají stanoven roční imisní limit. Např. aktuální (10/2013) mapa úrovně znečištění ve čtvercích 1x1 dle zák. č. 201/2012 Sb. a vyhl. č. 415/2012 Sb. pro indikovanou škodlivinu PM10 – roční průměr je uvedena v dalším textu. Imisní limit = 40 µg.m-3.</p>

budou pohybovat do 0,460 $\mu\text{g.m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do 0,127 $\mu\text{g.m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť (zastavěné území). A to za teoreticky nejnepríznivějšího předpokladu, že podíl $\text{PM}_{2,5}/\text{PM}_{10} = 1$. Stávající znečištění v oblasti letiště Vodochody se pohybuje okolo 26,9 $\mu\text{g.m}^{-3}$ u PM_{10} a 16,4 $\mu\text{g.m}^{-3}$ u $\text{PM}_{2,5}$. Příspěvek záměru zahrnuje emise ze všech pozemních a vzdušných operací letadel (vč. okružových letů), čerpání a skladování PHM, emise z vytápění budov, emise z pozemní automobilové dopravy záměru a v souvislosti se záměrem vč. emise z nového přivaděče z D8 a emise z parkovišť.

Citovaný text nevypořádává mojí připomínku ke špatně stanovenému imisnímu pozadí, kterému se věnuje pouze jediná věta ... Stávající znečištění v oblasti letiště Vodochody se pohybuje okolo 26,9 ng.m^{-3} u PM_{10} a 16,4 ng.m^{-3} u $\text{PM}_{2,5}$...

K tvrzení, že posudek je v oblasti stanovení imisního pozadí nedostatečný předkládám následující:

Citace z Nařízení střeďočekkého kraje ke zlepšení kvality ovzduší 19/2012 str. 565
Vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší na základě údajů za rok 2010 and překročení cílových imisních limitů (bez ozónu) pro rok 2010.

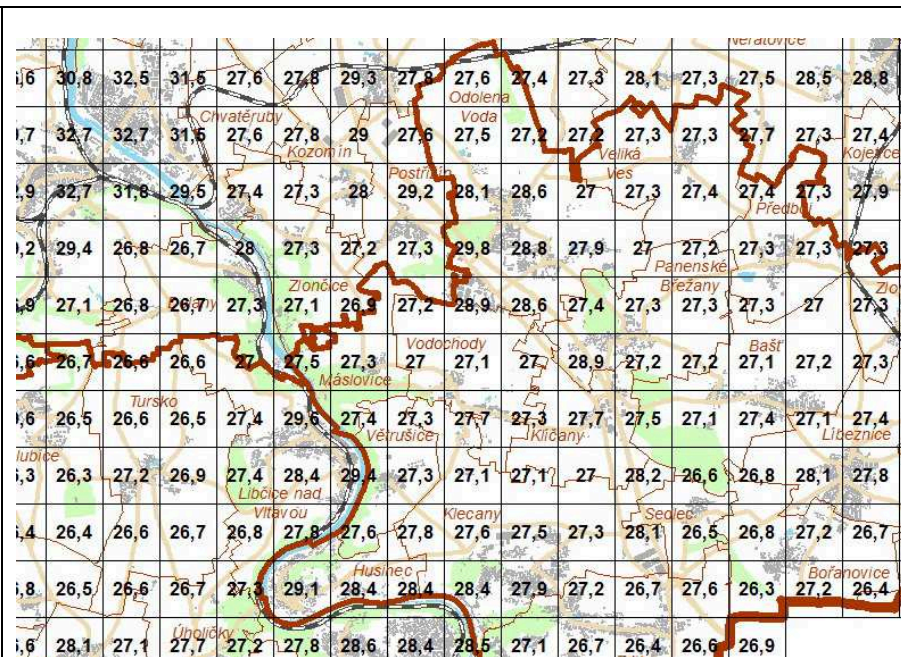
Stavební úřad	PM ₁₀ -roční	PM ₁₀ -24hod	NO ₂ -roční	Souhrn
	% plochy s překročením limitu			
Městský úřad Beroun	4,3		0,4	4,8
Městský úřad Zdice	2,2			2,2
Městský úřad Králův Dvůr	2,1			2,1
Magistrát města Kladna	17,5	5,0		17,5
Městský úřad Slaný	7,7			7,7
Městský úřad Unhošť	3,0			3,0
Městský úřad Velvary	96,5			96,5
Městský úřad Zlonice	21,0			21,0
Městský úřad Český Brod	1,6			1,6
Městský úřad Kostelec nad Labem	100			100
Městský úřad Kralupy nad Vltavou	96,3			96,3

Stavební úřad	PM ₁₀ -roční	PM ₁₀ -24hod	NO ₂ -roční	Souhrn
	% plochy s překročením limitu			
Městský úřad Líbeznice	70,4			7,4
Městský úřad Odolena Voda	98,9			98,9

V tabulce jsou Kralupy nad Vltavou, nicméně figuruje zde i Odolena Voda.

Dále cituji ze zmíněného nařízení, str. 568 s následnými mapami

Mezi roky 2009 a 2010 došlo na území Střeďočekkého kraje k výraznému zvětšení rozsahu oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší. Z obrázků je patrné, že v roce 2009 je vymezenou plochou se zhoršenou kvalitou ovzduší (tj. s překročením imisních limitů)



Příspěvek uvažovaného záměru vč. vyvolané dopravy pro indikovanou látku – PM_{10} roční průměr představuje imisní koncentraci = 0,009 - 0,127 $\mu\text{g.m}^{-3}$.

Z uvedeného je zřejmé, že v ukazateli PM_{10} roční koncentrace nedojde po realizaci záměru buď k žádné změně legislativou stanoveného pozadí nebo o jeho zvýšení o 0,1 $\mu\text{g.m}^{-3}$. Hodnoty zůstanou stále hluboce pod limitem 40 $\mu\text{g.m}^{-3}$.

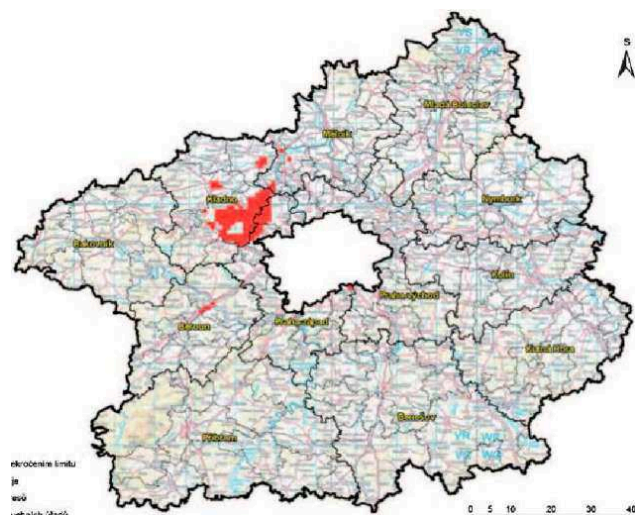
Dále je nutno upozornit, že dle nové legislativy ochrany ovzduší ani v případě signalizace překročení limitu nenastává zamítnutí záměru, ale povinnost realizace kompenzačních opatření.

především oblast Kladenska. V roce 2010 vymezená oblast zasahuje okresy severně od Prahy, a to nejvíce okres Mělník a Mladá Boleslav, dále pak severní část okresu Praha-východ a Kladno a západní část okresu Nymburk. Také rozsah oblasti s překročením cílových imisních limitů byl v roce 2009 výrazně menší než v roce 2010, kdy vymezené plochy OZKO zasahují okresy Kladno, Mělník, Nymburk, Praha- východ a Praha-západ a dále okolí frekventovaných komunikací jako např. dálnici D1 v blízkosti Prahy, D5 z Prahy do Berouna nebo silnici R10 z Prahy směrem na Mladou Boleslav.

Obr. A.5 Plochy překročení imisních limitů v roce 2009

STŘEDOČESKÝ KRAJ

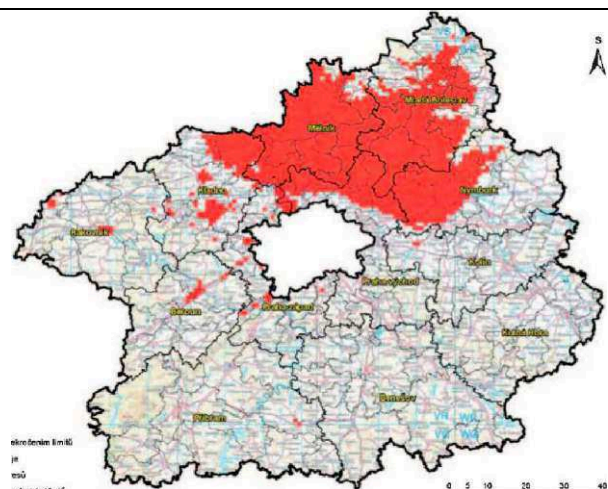
rozsah překročení imisních limitů podle CHMÚ u roce 2009



Obr. A.6 Plochy překročení imisních limitů v roce 2010

STŘEDOČESKÝ KRAJ

rozsah překročení imisních limitů podle ČHMÚ v roce 2010



Z kapitoly B.1 zmíněného nařízení je nadále zřejmé, že znečištění ovzduší se diametrálně liší na velmi malém prostoru, viz citace:

-


B.1 Vyhodnocení úrovně znečištění ovzduší

B.1.1 Úrovně znečištění zjištěné v předchozích letech

Grafy v přílohové části (příloha 1) zobrazují vývoj měřených hodnot koncentrací znečišťujících látek na stanicích imisního monitoringu ve Středočeském kraji. Na základě dat imisního monitoringu je možné charakterizovat vývoj v posuzovaném období následovně:

- průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM₁₀: hodnoty koncentrací se během celého sledovaného období pohybují v blízkosti imisního limitu, překračován byl pouze měřením na několika stanicích, a to v Berouně na exponované dopravní stanici (max 44,2 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2006) a Kladně-Švermově (max. 70,6 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2003) dlouhodobě. V posledních letech se na většině dlouhodobě sledovaných stanic měřené hodnoty ustálily v rozmezí 20-30 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, na nových měřicích stanicích však dochází k nárůstu koncentrací, zejména v Stehelčevsi, kde byla naměřena v roce 2010 průměrná roční koncentrace částic 89,8 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Pro stanovení imisního pozadí byla mimo jiné použita monitorovací stanice v Buštěhradu, která vykazovala hodnotu znečištění blízko hygienických limitů. Monitorovací stanice Buštěhrad je vzdálená přibližně 2km od monitorovací stanice Stehelčeves.

 <p>Nejen výše uvedené odkazy na certifikované dlouhodobé měření ukazující na překračování limitů, ale i fakt, že několikadenní měření prováděné v rámci rozptylové studie, které vykazuje celoroční průměrné hodnoty, nutně vede k závěru, že imisní pozadí, které je vstupem pro rozptylové studie, je stanoveno špatně.</p>	
<p>Tím, že jsou rozptylové studie použity dále ke zpracování vlivů na veřejné zdraví, jsou i tyto, jinak precizně zpracované, studie zkreslené a je nutné je přepracovat.</p>	<p>Z hlediska vlivů na ovzduší byly zpracovány podrobné rozptylové studie a vyhodnocen vliv imisního zatížení záměru na lidské zdraví. Vzhledem k poměrně malým imisním příspěvkům záměru vč. navazující dopravy byly tyto vlivy vyhodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku – PM10 roční koncentrace bylo pozadí uvažováno v koncentraci = 31 $\mu\text{g.m}^{-3}$, max. vliv záměru byl uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 $\mu\text{g.m}^{-3}$.</p> <p>V nejbližším okolí uvažovaného záměru je aktuální legislativní imisní pozadí cca 27 – 28 $\mu\text{g.m}^{-3}$. Posouzení vlivů na zdraví počítalo s 31 $\mu\text{g.m}^{-3}$, což lze považovat za odpovídající navíc ještě s dostatečnou rezervou.</p> <p>Imisní příspěvky záměru jsou pak naprosto shodné podle staré i nové legislativy.</p>

P 6. Riziko střetů s ptáky

Připomínku č.10 k Dokumentaci posudek vypořádává následovně:

Riziko srážky letadel s hejnem krkavcovitých ptáků je v rámci dokumentace podrobně posouzeno a v rámci procesu EIA stanoveny dostatečné podmínky pro minimalizaci vlivů na ŽP.

Jak vyplývá z posuzované dokumentace... k největšímu počtu srážek s ptáky (cca 70-90% případů) dochází ve výškách pod 500ft nad zemí. Zároveň zpracovatel uvádí, že ptačí hejna v okolí LKVO byla pozorována do výšky 300m, tedy 1000ft.

Vezmeme-li v úvahu výšku letadla při stoupání 517ft ve vzdálenosti 1,5km, což je vzdálenost koryta Vltavy, kterou používají ptáci jako orientační bod, tak je nutně v oblasti s největší pravděpodobností srážky s hejnem ptáků. V případě přistání je situace ještě vážnější, kdy je letadlo nad terénem pouze 318ft.

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 určitého území, ale o zásah do systému tradičního nocování havranů a kavek na

Co se týče kolizí s ptáky, pak v rámci procesu EIA byla zpracována rozsáhlá studie, která se zabývá velikostí rizika při střetu s ptáky. Tato problematika zahrnuje i jiné druhy ptáků než havrany a kavky. Podle kritérií ICAO Bird Strike Comitee lze považovat za únosnou míru rizika, pokud dochází k 5 srážkám s ptáky na 10 000 pohybů letadel. Na základě vyhodnocení podmínek na lokalitě a v okolí a na základě znalostí situace na letišti Ruzyně se předpokládá počet střetů s ptáky pod polovinou přijatelné hodnoty.

V posledních třiceti letech došlo k zásadnímu pokroku při konstrukci motorů, které jsou schopny bez výrazného snížení výkonu absorbovat srážku i s několika ptáky současně, stejně tak se (díky průběžnému testování) zvýšila odolnost ostatních částí letadla - čelních skel, ocasních ploch a křídel. Pokud při srážce s letadla s ptákem dojde k vysazení motoru, piloti postupují standardními postupy pro let s jedním motorem, na které jsou pravidelně školeni.

Údaje dodané v dokumentaci EIA lze považovat za dostatečné. Výsledkem tohoto hodnocení bylo konstatování přijatelného rizika.

Za nepříznivých meteorologických podmínek bylo prokázáno, že se ptáci z důvodů

jednom z našich největších zimovišť.

Dle mého názoru posudek nestatečně zpracovává riziko střetu s ptáky a zároveň nedostatečně zpracovává ochranu životního prostředí v případě nutné biologické ochrany letiště s potencionální likvidací zimoviště havranů a kavek.

viditelnosti pohybují v menších výškách a mohou ohrozit letadlo pouze v bezprostřední blízkosti letiště, kde lze efektivně využít nástrojů ornitologické ochrany.

Rizika provozu letiště Vodochody byla vyhodnocena jako přijatelná, průměrná, srovnatelná s některými evropskými letišti.

Dostatečná ochrana ptáků je v rámci procesu EIA respektována v souladu se zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Ke snížení vlivu na staré nocoviště havranů je ve stanovisku uložena následující podmínka:

- v rámci ornitologické ochrany trvale kvalitativně i kvantitativně monitorovat výskyt jednotlivých druhů ptáků a na základě tohoto monitoringu operativně upravovat plán ornitologické ochrany a zpřesňovat konkrétní způsoby jednotlivých zásahů v rámci této ochrany, v rámci operativního vyhodnocování situace preferovat způsob ochrany prostřednictvím sokolovitých dravců; zvláštní pozornost věnovat monitoringu havranovitých ptáků na zimovišti Kralupy/Veltrusy; v rámci monitoringu provést polohopisné a výškopisné zmapování migračních tras, roční výskyt a především kolizní místa s letovými trasami

Doklady k tomu, že v rámci systému plašení ptáků je zajištěna jejich dostatečná ochrana jsou uvedeny i rozhodnutí příslušných orgánů státní správy a ČIŽP, které jsou součástí dokumentace EIA.

P 7. Závěr

Poznámka: tento závěr, pro případ vypořádání, není možné posuzovat samostatně, nenahrazuje text mého vyjádření k posudku a je ho nutné zpracovávat v kontextu výše uvedených připomínek.

Předkládaný záměr LKVO je faktická likvidace škol v Dolanech, Bášti a Panenských Břežanech. Dále pak díky významnému rušení při přípravě na školní docházku dochází k negativnímu ovlivnění koncentrace a tím k dalšímu prohlubování negativních dopadů na naše děti. Posudek ani dokumentace tento fakt neřeší.

Vzhledem k chybně stanovenému imisnímu pozadí jsou rozptylové studie značně zkreslené. Díky tomuto faktu jsou i následné studie vlivů na veřejné zdraví zkreslené. Posudek se chybným stanovením imisního pozadí nezabývá a pouze přebírá jeho stanovení z dokumentace, i když je zřejmé, že Nařízení střeženského kraje ke zlepšení kvality ovzduší 19/2012 bylo posuzovateli k dispozici.

Díky špatně stanovenému imisnímu pozadí a již v současnosti překračování imisních limitů v dotčené oblasti nemůže MŽP povolit další zdroj znečišťování ovzduší, byť jeho příspěvek je pouze v řádu několika procent.

OHP je ochrana letiště před překračováním limitů hladin hluku v jeho okolí, nejedná se tedy o ochranu obyvatel před hlukem z leteckého provozu, jak se snaží zpracovatel posudku podsouvat. Schválení záměru, který pro svou realizaci vyžaduje zavedení

Závěr opakuje předchozí připomínky – viz vypořádání předchozích připomínek.

<p>ochrany pro případ překročení hlukových limitů, by bylo popřením celého procesu EIA. Pokud nebude provozovatel LKVO překračovat zákonné limity, není žádný důvod, proč OHP vyhlášovat.</p> <p>Zpracovatel posudku ignoruje v případě posuzování souladu s územními plány obcí záměr oznamovatele vyhlásit OHP, v tomto případě by musel posuzovatel doložit soulad s územním plánem obce Dolany, který ovšem nedoložil. Posudek je v bodě posuzování souladu s územními plány nedostatečný.</p> <p>Dle mého názoru posudek nestatečně zpracovává riziko střetu s ptáky a zároveň nedostatečně zpracovává ochranu životního prostředí v případě nutné biologické ochrany letiště s potencionální likvidací zimoviště havranů a kavek.</p>	
---	--

Mrázková Schoberová Jana, Ing.

Připomínka	Vypořádání
<p>Jsem spoluvlastníkem domu v Dolanech u Prahy (katastrální území 628328), č. parcely 283, číslo popisné 216. Navrhovaný záměr Letiště Vodochody mě omezuje na mých základních právech zajištěných ústavou a navíc zpracovaný posudek dokumentace záměru považuji za výsměch obyčejnému občanovi. Proto ve smyslu ustanovení § 9 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) tímto v zákonné lhůtě podávám k posudku následující</p> <p>NESOUHLASNÉ VYJÁDŘENÍ</p> <p>V mém vyjádření k přepracované dokumentaci jsem podala nesouhlasné stanovisko a uvedla 6 důvodů.</p> <p>1. Důvod: Hluk a jeho vliv na moje děti</p> <p>Z posudku dle mého vyplývá, že škola bude hlukově izolovaná a pravděpodobně s klimatizací. Takže větrání nebude v podstatě možné a navíc bych si asi podle posudku měla pořídit také klimatizaci i domů a rozhodně nenechávat děti učit při otevřeném okně, aby nebyli rušeni. Zdá se mi to nebo to nepsal člověk, co má děti chodící do školy?</p>	<p>V posudku se o klimatizaci nepíše.</p> <p>Podmínkou je uloženo:</p> <p>- Postupně provést prověření stavebně akustických parametrů u všech chráněných objektů, které se budou vyskytovat uvnitř navrhovaného OHP; u staveb bytových a rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb definovaných zákonem o ochraně veřejného zdraví, kterým vzniklo právo užívání k datu účinnosti opatření obecné povahy o OHP letiště Vodochody a u kterých i při plnění limitů pro chráněný venkovní prostor staveb nebude plněn limit pro chráněný vnitřní prostor staveb, zajistí provozovatel letiště Vodochody (na základě odborného posudku a na svůj náklad) provedení protihlukových opatření v takovém rozsahu, aby byly hygienické limity hluku pro vnitřní chráněný prostor staveb splněny; potřebná opatření provede provozovatel vždy ve spolupráci s vlastníkem takto dotčené chráněné stavby dle zvláštního zákona.</p> <p>Vzhledem k tomu, že budou muset být splněny i venkovní hlukové limity, tak se očekává provedení protihlukových opatření ve zcela výjimečných případech.</p> <p>Podmínkou pro kompenzaci vlivů je dále uloženo:</p> <p>- Kompenzace nejvíce hlukově exponovaným obcím Dolany, Bašť a Panenské Břežany ze strany provozovatele letiště směřovat i do zlepšení podmínek školní a předškolní výuky dětí (protihluková opatření na objektech, nižší počet dětí ve třídách, vybavení k výuce, apod.).</p>
<p>2. Důvod: Vyhlášení ochranného hlukového pásma (dále jen OHP)</p> <p>Podle posudku, pokud tomu dobře rozumím, tak letiště nepřekročí hlukový limit pro venkovní i vnitřní chráněné prostory (... budou muset být dodržovány hlukové limity</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či</p>

<p>pro venkovní i vnitřní chráněné prostory.."), takže opravdu nevidím důvod s vyhlášením OHP. V posudku se píše: "Tedy ve vztahu ke stávající chráněné zástavbě budou platit stejné limity, jako kdyby OHP neexistovalo, pouze provozovateli vzniká povinnost případného provedení protihlukových opatření pro dodržení hlukových limitů pro vnitřní prostor." Takže budou překročeny ve vnitřním prostoru nebo ne? Jsem vysokoškolsky vzdělaná, ale fakt tomu nerozumím. Dále by mne zajímalo, co se stane, pokud ty limity dodržené nebudou? Jedna věc je plán a druhá je skutečnost. Ale pokud bude letiště a OHP schváleno, koho by to zajímalo, že?</p>	<p>zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky." Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA. Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP. Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na provedení opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
<p>3. Důvod: Možnost zrušení školy, školky v obci Jak jsem již psala v bodě 1, chápu to tak, že venku bude hluk, proto si venku hrát a relaxovat nebudou. A protože bude nutné mít klimatizaci tak to asi nebude potřeba. Zdá se, že si asi pan posudkář myslí, že generace našich dětí si venku hrát nebude a budou trávit volný čas před počítačem, nebo jak si mám vysvětlit tu "podmínku pro kompenzaci nepříznivých vlivů"?</p>	<p>Kompenzace neznamená klimatizaci. Za předpokladu plnění hlukových limitů není žádný důvod pro omezení venkovního pohybu.</p>
<p>4. Důvod: nerušený odpolední spánek V posudku se mluví o večerním spánku, kdy v době 22 - 24 hod budou umožněny pouze opožděné přílety a to max. 4 v jednom dni a max.730 pohybů za jeden kalendářní rok, ve zbytku noci (24 - 06 hod) bude letiště pro vzlety a přistání uzavřeno. Ale kde je vyjádření k mému bodu a to odpolednímu spánku mých malých dětí? A to neberu v potaz, že některé malé děti spí i dvakrát denně. Navíc, moje děti chodí spát nejpozději v 20:00, takže do 22:00 budu mít až 7 přeletů za hodinu a pak do půlnoci ještě až 4? To je sranda nebo je to míněno vážně, že je to podle pana posudkáře v pořádku?</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se přechází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí. K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovateli posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek s následujícím závěrem: "Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější." Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem: "K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p>
<p>5. Důvod: Možnost pádu letadla po srážce s hejnem ptáků Chápu to tak, že "dostatečné podmínky pro minimalizaci vlivů na ŽP" mají zabránit</p>	<p>Co se týče kolizí s ptáky, pak v rámci procesu EIA byla zpracována rozsáhlá studie, která se zabývá velikostí rizika při střetu s ptáky. Toto problematika</p>

<p>ohrožení, že mi na dům spadne letadlo? A to chtějí zajistit vypuštěním pár ptáků? Kdyby se jedno z největších hejn krkavcových ptáků bálo pár orlů nebo jiných dravců, tak by to odporovalo veškeré logice v chování hejn ptáků. Ověřoval si to někdo u ornitologů fungujících na jiných letištích? To, co nám tu lítá, nejsou antilopy, co se leknou jednoho Iva, ale tisíce ptáků, kteří prostě neřeší pár dravých ptáků!</p>	<p>zahrnuje i jiné druhy ptáků než havrany a kavky. Podle kritérií ICAO Bird Strike Comitee lze považovat za únosnou míru rizika, pokud dochází k 5 srážkám s ptáky na 10 000 pohybů letadel. Na základě vyhodnocení podmínek na lokalitě a v okolí a na základě znalostí situace na letišti Ruzyně se předpokládá počet střetů s ptáky pod polovinou přijatelné hodnoty.</p> <p>V posledních třiceti letech došlo k zásadnímu pokroku při konstrukci motorů, které jsou schopny bez výrazného snížení výkonu absorbovat srážku i s několika ptáky současně, stejně tak se (díky průběžnému testování) zvýšila odolnost ostatních částí letadla - čelních skel, ocasních ploch a křídel. Pokud při srážce s letadla s ptákem dojde k vysazení motoru, piloti postupují standardními postupy pro let s jedním motorem, na které jsou pravidelně školení.</p> <p>Údaje dodané v dokumentaci EIA lze považovat za dostatečné. Výsledkem tohoto hodnocení bylo konstatování přijatelného rizika.</p> <p>Za nepříznivých meteorologických podmínek bylo prokázáno, že se ptáci z důvodů viditelnosti pohybují v menších výškách a mohou ohrozit letadlo pouze v bezprostřední blízkosti letiště, kde lze efektivně využít nástrojů ornitologické ochrany.</p> <p>Rizika provozu letiště Vodochody byla vyhodnocena jako přijatelná, průměrná, srovnatelná s některými evropskými letišti.</p>
<p>6. Důvod: Ztráta hodnoty mé nemovitosti</p> <p>Tak toto už se mi vůbec ani nechce komentovat. Podle posudku "Kompenzace změny tržní hodnoty pozemků a staveb v případě, kdy nedochází k překročení limitů ŽP, není předmětem procesu EIA." Takže tu budeme mít OHS, noční přelety podle posudkáře je v pořádku, že to nebude kompenzováno, protože naše nemovitost asi bude kopírovat vývoj hodnoty cen jiných nemovitostí, které nejsou blízko letiště. To už ani není výsměch, ale čirá arogance a nedostatek soudnosti. Nebo naopak něčeho dostatek?</p>	<p>Záměr nepředpokládá přímé vlivy na hmotný majetek a kulturní památky. Pro objektivitu je však nutné upozornit, že dle přílohy č. 21 k vyhlášce č. 3/2008 Sb. se zohledňuje úprava základních cen pozemků do 5%.</p>
<p>Závěr</p> <p>Žádná z mých připomínek nebyla řádně vypořádána. Jsem přesvědčena, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	<p>Všechny připomínky byly řádně vypořádány dle požadavků zák. č. 100/2001 Sb. Vytýkané vady vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.</p>

Nádvorníkovi, Stulíková

Připomínka	Vypořádání
Jsem (spolu)vlastníkem pozemků parc. č. 204/1. v k. ú. Bašť, zapsaných na listu	OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení §

<p>vlastnictví č: 276 v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro Prahu. Na pozemku parc. č. 240/1 je umístěna budova RD, jíž jsem (spolu)vlastníkem. Zpracovaný posudek dokumentace záměru považuji za nedostatečný, kdy posudku vytýkám následující vady:</p> <p>I. Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vší pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.</p> <p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typové určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky." Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA. Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP. Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
<p>II. Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru. V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace</p>

<p>akceptovatelný stav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.</p> <p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí:</p> <p>„nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučeni kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců.“</p> <p>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.</p>	<p>vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>III. Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p> <p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumuloval. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 a další silniční dopravy v obci Postržín jednoznačně dochází také. Z akustické studie vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze počítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň</p>

<p>hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.</p> <p>Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv.</p> <p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde. "</p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>nelze počítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z §12 zák. č. 17/1992 Sb.: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel bylo provedeno komplexní zobrazení nejvýznamnějších kumulativních vlivů, které ovšem nemá žádné závazné limity. Navíc se zde používají některé umělé deskriptory - např. L_{DVN}, které jsou výsledkem matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB) a nemají nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnávány s hlukovými limity.</p> <p>U přehledu leteckého provozu je nutné zohlednit také výšku, typ letadla a charakter konkrétního pohybu.</p> <p>Kumulativní vlivy hluku na zdraví jsou v dokumentaci podrobně řešeny ve formě L_{DVN}.</p> <p>Podstatné je to, že dodržování hlukových limitů z veškerého leteckého provozu bude garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviště.</p> <p>V dokumentaci je uvedeno, jaký bude synergický vliv provozu letiště a automobilové dopravy a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>V dokumentaci jsou uvedeny kumulativní vlivy hluku a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu</p>
--	---

	EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.
<p>IV. Porušení procesních pravidel – neaktuálnost vstupních dat</p> <p>Při vydání posudku byly porušeny procesní předpisy a docházelo ke zcela bezprecedentním průtahům v řízení. Dle ust. § 9 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. platí, že doba pro zpracování posudku nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta může být v odůvodněných, zejména složitých případech překročena, nejdéle však o dalších 30 dnů. Lhůty ovšem nebyly vůbec dodrženy. Přepřacovaná dokumentace byla zveřejněna dne 15. 9. 2011. Posudek byl na úřední desce kraje zveřejněn ovšem po uplynutí cca 18 měsíců, a to dne 15. 5. 2013. Přitom první dokumentace záměru, která byla následně navrhovateli vrácena k přepracování, byla oznámena již v listopadu 2010. Zákonem stanovené lhůty tedy byly mnohonásobně překročeny.</p> <p>Takový postup představuje zásadní procesní vadu, kdy vzhledem k uplynutí této značné doby od zpracování dokumentace k záměru je pravděpodobné, že došlo ke změně výchozích údajů. Není proto zaručeno, že posudek se vyjadřuje k aktuálním údajům.</p> <p>Jako příklad lze uvést například predikce vývoje počtu cestujících, kteří budou využívat letiště Vodochody či Ruzyni. Jak vyplývá z posudku EUROCONTROL: scénáře rozvoje obou letišť jsou založené na studii poptávky po využití letišť z roku 2006. EUROCONTROL ovšem uvádí, že od počátku projektu vyústila stávající obtížná ekonomická situace v Evropě, která měla za následek snížení dopravních prognóz makropoptávky. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyně téměř o 20 % oproti svému maximu v roce 2008. V současnosti tedy výchozí předpoklady již neodpovídají skutečnému stavu.</p> <p>Jsem přesvědčena, že takový postup neodpovídá platným předpisům. Jedna ze základních zásad činnosti správních orgánů dle správního řádu, která se uplatní i při vydávání stanovisek dle zákona č. 100/2001 Sb., je zásada materiální pravdy, která stanoví povinnost správního orgánu zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v době vydání rozhodnutí. Vzhledem k výše popsanému vývoji ovšem je zřejmé, že některá podstatná vstupní data již neodpovídají skutečnosti. Na základě takto nedostatečně zjištěného stavu tudíž nelze vydat stanovisko EIA.</p> <p>Flagrantní porušení procesních lhůt tedy má za následek, že dokumentace a posudek již nevychází z aktuálního skutkového stavu. Požaduji proto aktualizaci dokumentace a posudku záměru a vydání stanoviska, které bude zohledňovat všechny změny ve vývoji od zahájení řízení v roce 2010.</p>	<p>Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu stanoviska, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoučelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).</p> <p>Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska.</p> <p>Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviska bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p>
<p>V. Nesprávné posouzení dokumentace - soulad s územním plánem</p> <p>K namítanému nesouladu s územním plánem posudek uvádí, že územní plány jsou závazné, ovšem zajištění souladu s územním plánem je předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA.</p>	<p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí</p>

<p>S tím ovšem nelze souhlasit. Stanovisko EIA je podkladem pro územní řízení. V územním řízení se posuzuje soulad stavby s územním plánem, neexistují zde ovšem žádné prostředky, jak takový soulad „zajistit“. Záměr buď je v souladu s územním plánem, nebo nikoliv. V případě rozporu s územním plánem je stavební úřad povinen žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnout. Pokud by z důvodu nesouladu s územním plánem došlo ke změně záměru, muselo by být pro změněný záměr vydané nové stanovisko EIA.</p> <p>V souladu se zásadou procesní ekonomie je tudíž nutné v řízení EIA prověřit soulad s územním plánem, kdy nemá žádné opodstatnění vydávat stanovisko EIA pro záměr, který musí být v územním řízení zamítnut. Posudek je tedy v této části nesprávný.</p>	<p>Vodochody a Máslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřižín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolínek částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolínek do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolínek částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle §90 zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle stavebního zákona (než autorizace EIA).</p> <p>Územní plán stanovuje funkční využití ploch.</p> <p>Zajištění souladu s územním plánem je předmětem následného procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA (viz stavební zákon). Pokud by záměr nebyl v souladu s územním plánem, potom nemůže být územní rozhodnutí vydáno.</p> <p>Zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu § 90: "Posuzování záměru žadatele</p> <p>V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu</p> <p>a) s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>Závěr</p> <p>Jsme přesvědčeni, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle</p>	<p>Vytýkané vady vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.</p>

<p>předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhujeme proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p> <p>V případě realizace záměru Letiště Vodochody se budeme cítit okradeni o náš majetek, který jsme celý život budovali. Stáří jsme chtěli strávit v klidu na venkově a teď by nám měla přistávat letadla přímo nad hlavou. Náš dům by byl pro naše děti neobyvatelný a bude neprodejný, v lepším případě prodejný za poloviční či ještě menší cenu. Nechápu tu drzost, aby soukromá firma takto okradla dotčené občany a příslušné orgány to povolily. Mě nedovolí ani vést kabel od telefonu přes pozemek souseda bez souhlasu o věcném břemeni. Budeme požadovat po odpovědných orgánech náhradu za dům v plné výši, abychom se mohli do stejného domu přestěhovat.</p>	
---	--

Nečitelné – souhlas

Připomínka	Vypořádání
Souhlasím s rozšířením letiště.	Chybí připomínka, kterou by bylo možno vypořádat.

Neckářovi, Bohumil, Jana a Patrik

Připomínka	Vypořádání
<p>Zásadně nesouhlasíme s plánovaným rozšířením „Letiště Vodochody“, Které by ohrožovalo naše zdraví, omezovalo naše práva, snížilo hodnotu našeho majetku a jeho užívání. Záměr není možné realizovat v rozsahu, tak jak je popsán v dokumentaci. Nejedná se o veřejný zájem, nýbrž o silně předimenzovaný, bezohledný podnikatelský záměr pouze za účelem osobních zisků jejich majitelů a do několika let následnému prodeji.</p> <p>Uskutečněním tohoto projektu se obyvatelům dotčených obcí výrazně a nevratně zhorší životní podmínky a pro některé obyvatele (hlavně děti a seniory) to může mít fatální následky na zdraví.</p> <p>V současné době nám občas nad naším pozemkem a domem přelétne letadlo, proto z vlastní zkušenosti víme, jak je to nepříjemné a otravné. Při představě, že by tyto přelety měly být častější —máme opodstatněnou obavu z toho, že se nám stane ze života peklo. Myslíme si, že letiště Ruzyně (které se rozšiřuje) je dostačující a nemusí být v blízkosti Prahy další velké letiště.</p> <p>Nemůžeme uvěřit, že pár podnikatelů rozhoduje o kvalitě života desítek tisíc obyvatel. Proto Vás velice žádáme o objektivní a odpovědné posouzení připravovaného projektu vybudování mezinárodního „letiště Vodochody“.</p> <p>Touto cestou vyjadřujeme důrazný nesouhlas se záměrem rozšíření letiště s odvoláním</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se přechází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelem posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek s následujícím závěrem:</p> <p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z</p>

na výsledky odborníků, kteří se dívají na letiště jako na zdroj znečištění, zhoršení životního prostředí, rizika spojené s leteckým provozem v hustě zastavěné oblasti a v blízkosti chemických závodů a ne jako na zdroj zisků. Odvolávám se též na výsledky referenda, které jednoznačně deklaruje NE pro letiště Vodochody.	hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."
---	--

Nevoral Vladislav

Připomínka	Vypořádání
<p>Zpracovaný posudek dokumentace záměru považuji za nedostatečný, kdy posudku vytýkám následující vady:</p> <p>Porušení procesních pravidel - neaktuálnost vstupních dat</p> <p>Při vydání posudku byly porušeny procesní předpisy a docházelo ke zcela bezprecedentním průtahům v řízení. Dle ust. § 9 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. platí, že doba pro zpracování posudku nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta může být v odůvodněných, zejména složitých případech překročena, nejdéle však o dalších 30 dnů. Lhůty ovšem nebyly vůbec dodrženy. Přepracovaná dokumentace byla zveřejněna dne 15.9.2011. Posudek byl na úřední desce kraje zveřejněn ovšem po uplynutí cca 18 měsíců, a to dne 15.5.2013. Přitom první dokumentace záměru, která byla následně návrhovateli vrácena k přepracování, byla oznámena již v listopadu 2010. Zákonem stanovené lhůty tedy byly mnohonásobně překročeny.</p> <p>Takový postup představuje zásadní procesní vadu, kdy vzhledem k uplynutí této značné doby od zpracování dokumentace k záměru je pravděpodobné, že došlo ke změně výchozích údajů. Není proto zaručeno, že posudek se vyjadřuje k aktuálním údajům.</p> <p>Jako příklad lze uvést například predikce vývoje počtu cestujících, kteří budou využívat letiště Vodochody či Ruzyni. Jak vyplývá z posudku EUROCONTROL: scénáře rozvoje obou letišť jsou založené na studii poptávky po využití letišť z roku 2006. EUROCONTROL ovšem uvádí, že od počátku projektu vyústila stávající obtížná ekonomická situace v Evropě, která měla za následek snížení dopravních prognóz makropoptávky. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyně téměř o 20 % oproti svému maximu v roce 2008. V současnosti tedy výchozí předpoklady již neodpovídají skutečnému stavu.</p> <p>Jsem přesvědčen, že takový postup neodpovídá platným předpisům. Jedna ze základních zásad činnosti správních orgánů dle správního řádu, která se uplatní i při vydávání stanovisek dle zákona č. 100/2001 Sb., je zásada materiální pravdy, která stanoví povinnost správního orgánu zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti,</p>	<p>Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu stanoviska, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoučelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).</p> <p>Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska.</p> <p>Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviska bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p>

<p>a to v době vydání rozhodnutí. Vzhledem k výše popsanému vývoji ovšem je zřejmé, že některá podstatná vstupní data již neodpovídají skutečnosti. Na základě takto nedostatečně zjištěného stavu tudíž nelze vydat Stanovisko EIA.</p> <p>Flagrantní porušení procesních lhůt tedy má za následek, že dokumentace a posudek již nevychází z aktuálního skutkového stavu. Požadují proto aktualizaci dokumentace a posudku záměru a vydání stanoviska, které bude zohledňovat všechny změny ve vývoji od zahájení řízení v roce 2010.</p>	
--	--

Novotný Pavel, Ing., Novotná Lucie

Připomínka	Vypořádání
<p>Doplnění a dopracování dokumentace záměru my níže podepsaní považujeme za nedostatečné. Ministerstvo ve svém vyjádření, kterým dokumentaci vrátilo oznamovateli k přepracování, uvedlo 39 konkrétních připomínek a požadavků na dopracování. Celá řada z těchto připomínek ovšem nebyla vypořádána, nebo byla doplněna pouze formálně, aniž by byly odstraněny vytýkané nedostatky. Zejména nebyly vypořádány následující věcné připomínky:</p> <p>I. Nedodržení podmínek § 30 zákona o veřejném zdraví a závazných hlukových limitů</p> <p>Ministerstvo požadovalo připomínkou č. 2 Výzvy, aby navrhovatel jednoznačně doložil splnění požadavků na ochranu veřejného zdraví před hlukem stanovených v § 30 zákona č. 258/200 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších právních předpisů (dále jen „ZoVZ“).</p> <p>Plnění těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo, natož jednoznačně. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity, na které odkazuje citované ustanovení ZoVZ, porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby obce Panenské Břežany, obce Dolany a obce Zlončice. Je tedy nade vší pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 ZoVZ, nebudou dodržovány. Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 ZoVZ vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze ZoVZ a zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění živnost. zákona, ve znění pozdějších právních předpisů (dále jen „ZoCL“), zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor.</p> <p>To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „Ize předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případech typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“ Z toho jednoznačně vyplývá, že pokud dojde k zamýšlenému</p>	<p>Požadavky MŽP na doplnění dokumentace byly splněny, jinak by dokumentace musela být vrácena k dopracování.</p> <p>Plnění těchto požadavků je dále zajištěno příslušnými omezujícími podmínkami.</p> <p>Záměr je jednoznačně limitován podmínkami stanoviska a to především jednou z hlavních podmínek – a to plněním hlukových limitů, které bude zajištěno prostřednictvím podrobně stanoveného monitoringu hluku s min. roční predikcí. Neexistuje tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, u kterého se bude čekat, zda bude nebo nebude překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</p> <p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>

<p>vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, neexistují žádné záruky, že hlukové limity dle § 30 ZoVZ budou dodržovány, naopak se lze důvodně domnívat, že tyto dodržovány nebudou.</p> <p>Navrhovatel uvedenou argumentací zcela popírá smysl procesu zjišťování vlivu záměru na životní prostředí, který spočívá v shromáždění a vyhodnocení všech objektivně relevantních faktorů. Snaží-li se navrhovatel „zajistit“ plnění limitů dle ustanovení § 30 ZoVZ budoucím vyhlášením ochranného hlukového pásma, zcela překrucuje samotný smysl nejen procesu EIA ale rovněž institutu ochranného hlukového pásma. Ochranné hlukové pásmo slouží jako ochrana veřejného zdraví v souvislosti s již existujícím letištěm, nikoli jako opatření zajišťující řádný provoz letiště (k tomu srov. např. rozhodnutí Nejvyššího správního soudu České republiky ze dne 1.2.2011, sp.zn. 2 Ao 6/2010 - 93). Navrhovatel je povinen primárně prokázat splnění ZoVZ požadovaných limitů a nikoli zcela účelově předpokládat budoucí zřízení ochranného hlukového pásma. Nad rámec uvedeného je vhodné uvést, že povinnost navrhnout zřízení ochranného hlukového pásma vzniká provozovateli letiště dle ustanovení § 31 odst. 2 ZoVZ v případě mezinárodního letiště zajišťujícího ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání. Navrhovatel však sám výslovně uvádí, že počet pohybů letadel za rok nepřesáhne 35 000.</p> <p>Požadavek Ministerstva vznesený pod č. 2 zůstal tedy ze strany navrhovatele zcela nevypovídající, když namísto jednoznačného doložení splnění požadavků § 30 ZoVZ navrhovatel výslovně připustil, že tyto požadavky plněny nebudou a zcela účelově předpokládá budoucí vytvoření ochranného hlukového pásma.</p> <p>Postupem předvídaným navrhovatelem by došlo k velmi významnému zásahu do vlastnických práv majitelů dotčených nemovitostí a k ohrožení zdraví a narušení pohody bydlení.</p>	
<p>II. Chybějící záruky, že nebudou překračovány stanovené počty letů a nebudou provozovány noční lety.</p> <p>V rámci připomínek č. 9 a 15 Ministerstvo požadovalo, aby navrhovatel jednoznačně garantoval nepřekročitelnost 35 000 pohybů letadel za rok a rovněž aby garantoval neprovozování letiště v nočních hodinách.</p> <p>Nepřekročitelnost stanoveného počtu letů a neprovozování nočních letů ovšem není dostatečně zaručeno. Z dokumentace vyplývá, že stavebně technicky je možné na letišti odbavit více letů, dle dokumentace až 43 800. Současně je nutné podotknout, že počet pohybu letadel za rok vychází z plánovaného počtu odbavených cestujících ve výši 3 500 000. Navrhovatel tedy vychází z předpokladu obsazení jednoho letu v průměru 100 cestujícími. Takovýto předpoklad je však zcela nereálný, jak již bylo ostatně dříve prokázáno. K dosažení 3 500 000 odbavených cestujících by bylo nezbytné realizovat nikoli 35 000, nýbrž 70 000 pohybů letadel za rok. Lze tedy předpokládat, že navrhovatel bude preferovat dosažení svých ekonomických předpokladů a tomu podřídí</p>	<p>Max. počet pohybů 35 000 za rok je zaručen podmínkou stanoviska.</p> <p>Veřejný příslib je využit v následující podmínce stanoviska jako podklad:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Provozovatel letiště bude aktivně spolupracovat při zřízení Sdružení obcí dotčených provozem letiště Vodochody; nabídka kompenzačních opatření bude vycházet z Veřejného příslibu letiště Vodochody ze dne 11. 8. 2011; aktualizace kompenzačních opatření za zvýšení vlivů na ŽP bude směřována do posílení plateb za jednoho cestujícího, resp. za jeden pohyb letadla v povoleném režimu; kompenzace za porušení podmínek („nákup výjimek“) budou vyloučeny; nepočítat s tím, že výjimky z podmínek stanoviska jsou možné <p>Podmínky stanoviska platí pro jakéhokoli investora nebo provozovatele.</p> <p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu,</p>

<p>rovněž počet pohybů letadel za rok. Omezení letů na 35 000 je dle navrhovatele „zaručeno“ na základě nutnosti dodržovat environmentální limity, stavebně technicky je ovšem odbavování většího množství letů možné. Nutnost dodržovat hlukové limity ovšem v žádném případě není dostatečnou garancí, že počet letů a jejich neprovozování v noční době bude dodržováno, a to rovněž vzhledem k záměru oznamovatele zřídit kolem letiště ochranné hlukové pásmo, jehož zřízením hodlá navrhovatel, jak je patrné z předložené dokumentace, hlukové limity obcházet.</p> <p>Jak vyplývá z předchozího bodu, vyhlášení ochranného hlukového pásma má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Pokud investor nebude vázán hlukovými limity, odpadá rovněž jediná, již tak zcela neakceptovatelná „záruka“, že počet letů 35 000 za rok nebude překročen, ani že nebudou provozovány lety v nočních hodinách.</p> <p>Sám navrhovatel dokonce v rámci dokumentace připouští, že limitní počet letů za rok může být překročen i při dodržení hlukových limitů a pro takový případ navrhuje finanční kompenzaci dotčeným obcím popsanou v dokumentu nazvaném „veřejný příslib“, která spočívá v systému plnění, které by navrhovatel měl poskytnout, pokud by došlo k překročení povoleného počtu letů, ačkoliv by nebyly překročeny hlukové limity. Uvedený dokument tedy nelze v žádném případě považovat za garanci dodržení maximálního počtu pohybů letadel. Nad rámec uvedeného je nutno uvést, že veřejný příslib nebude závazný pro případného nabyvatele letiště Vodochody a tedy se změnou majitele pozbývá smyslu. Rovněž částku stanovenou ve výši 1.000,- Kč za každé jednotlivé porušení lze považovat za zcela neadekvátní, a to mj. s ohledem na formulaci čl. 3.1 veřejného příslibu by bylo možné dojít k závěru, že navrhovatel bude povinen uhradit částku 1.000,- Kč pouze jednou ročně za každý rok, ve kterém dojde k překročení stanovené hranice pohybů letadel. Taková částka tedy zjevně v žádném případě nemůže působit jako motivační faktor pro navrhovatele k dodržování stanoveného počtu pohybu letadel za rok.</p> <p>Plnění předvídaná veřejným příslibem tedy představuje (nebo spíše dle navrhovatele má představovat) určitou sankci, pokud by došlo k porušení smluvního závazku, v žádném případě ovšem nezaručuje, že stanovený počet letů nebude v budoucnosti překročen. Vzhledem k tomu, že není nijak garantováno nepřekračování uvedeného počtu letů, nelze vyloučit, že v budoucnosti dojde k prohloubení již tak neakceptovatelného zásahu navrhovatele do životního prostředí, vlastnického práva majitelů dotčených nemovitostí, obcí a jejich občanů jakož i třetích osob, což může vést rovněž k dalšímu zhoršení důsledků popsanych níže v části VIII.</p> <p>Je tedy zřejmé, že se navrhovatel s připomínkami Ministerstva č. 9 a 15 vypořádal zjevně nedostatečně.</p>	<p>zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
<p>III. Chybějící posouzení kumulativních vlivů záměru</p> <p>Jedním z podstatných podmínek Ministerstva uvedených ve Výzvě bylo rovněž</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p>

<p>provedení posouzení kumulativních vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů.</p> <p>Dokumentace však žádným způsobem nevyhodnocuje kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je naopak alibisticky uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumulovat. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 dochází v Panenských Břežanech, ke kumulativním účinkům hluku z leteckého a silničního hluku v lokalitě Panenské Břežany, Klíčany, Odolena Voda, Vodochody a Măslovice. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého a železničního provozu dochází v lokalitě Zlončice a Chvatěruhy. Dále zde je ještě plánovaná vysokorychlostní trať Praha - Drážd'aný, kumulací hluku k této trati budou zasaženy obce Předboj, Bašť, Měšice a Lıbeznice. Z akustické studie tedy jednoznačně vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Na základě dokumentace tedy nelze žádným způsobem vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech. Z povahy věci a smyslu posuzování EIA je nezbytné posoudit právě souhrn jednotlivých vlivů, nikoli jeho dílčích složek, protože teprve posouzení kumulativních vlivů může představovat objektivní informační základ pro posouzení případných vlivů na životní prostředí.</p> <p>Takové zhodnocení kumulativních vlivů považujeme za naprosto nedostatečné. Z výkresů akustické studie vyplývá, že působení z hluku z jednotlivých zdrojů se bude významně kumulovat. V textu dokumentace ovšem takové působení není nijak vyhodnocené. Proto rovněž nelze určit, jaká bude celková hluková zátěž po realizaci záměru, ani jak výrazně budou hlukem zasaženi obyvatelé dotčených obcí.</p> <p>Je tedy zřejmé, že s uvedenou připomínkou Ministerstva se navrhovatel nevypořádal.</p>	<p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze počítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze počítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z §12 zák. č. 17/1992 Sb.: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel bylo provedeno komplexní zobrazení nejvýznamnějších kumulativních vlivů, které ovšem nemá žádné závazné limity. Navíc se zde používají některé umělé deskriptory - např. L_{DVN}, které jsou výsledkem matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB) a nemají nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnávány s hlukovými limity.</p> <p>U přehledu leteckého provozu je nutné zohlednit také výšku, typ letadla a charakter konkrétního pohybu.</p> <p>Kumulativní vlivy hluku na zdraví jsou v dokumentaci podrobně řešeny ve formě L_{DVN}.</p> <p>Podstatné je to, že dodržování hlukových limitů z veškerého leteckého provozu bude garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviška.</p> <p>V dokumentaci je uvedeno, jaký bude synergický vliv provozu letiště a automobilové dopravy a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a</p>
--	--

	<p>stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>V dokumentaci jsou uvedeny kumulativní vlivy hluku a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p>
<p>IV. Nezohlednění vlivu realizace záměru na majetek dotčených obcí a dalších osob</p> <p>Navrhovatel zcela neadekvátně posoudil vliv rozšíření letiště Vodochody na hmotný majetek, což mu výslovně ukládá § 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZPV“).</p> <p>Zničující vliv záměru na hmotný majetek dotčených obcí a dalších osob, zejména pokles hodnoty dotčených nemovitostí je v daném případě evidentní, přesto jej navrhovatel v dokumentaci řádně nehodnotí a naopak se jej snaží marginalizovat.</p> <p>rámci dokumentace sice navrhovatel připouští možnost poklesu hodnoty pozemků o 10 až 25 %, avšak vzápětí se pokouší nepodloženě tvrdit, že nelze vyloučit ani postupné navyšování cen dotčených pozemků v důsledku ztraktivnění lokality. Tato argumentace je přitom zcela nepřijatelná. Jak ostatně vyplývá z celé řady dostupných studií², realizace stavby a/nebo rozšíření letiště znamená vždy pokles tržní hodnoty tím dotčených nemovitostí. Nemovitosti v blízkosti letiště se nadto v praxi často stávají v podstatě neprodejnými.</p>	<p>Vzhledem k nezbytnému plnění ekologických limitů se nepředpokládají přímé vlivy na hmotný majetek a kulturní památky. Pro objektivitu je však nutné upozornit, že dle přílohy č. 21 k vyhlášce č. 3/2008 Sb. se zohledňuje úprava základních cen pozemků do 5%.</p>
<p>V. Nedostatečné zdůvodnění potřeby realizace záměru</p> <p>Navrhovatel v rámci dokumentace uvádí pouhých šest důvodů pro potřebu realizace záměru, přičemž čtyři z nich se opírají o několik let starou studii Evropské komise a dalších subjektů a snaží se odůvodnit a vysvětlit, že dosavadní kapacity nedalekého letiště Praha Ruzyně nejsou a v budoucnosti ani nebudou dostatečné pro absorpci nárůstu letecké dopravy.</p> <p>situaci, kdy podle statistik letiště Ruzyně počet přepravených pasažérů na letišti Ruzyně je dnes na úrovni počtu cestujících v roce 2006 (s klesajícím trendem od roku 2008), je takový argument zcela lichý. O to spíše, že veřejnosti je znám projekt vybudování paralelní dráhy na letišti Praha Ruzyně, jež významně zvýší celkové přepravní kapacity tohoto letiště. Není proto důvod se domnívat, že letiště Praha nebude schopné oproti dnešnímu stavu pojmout v rámci záměru navrhovatelem uvažovaných dalších 3,5 mil. cestujících ročně. Z dostupných materiálů, které byly Ministerstvu v souvislosti se</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným</p>

<p>záměrem předloženy, navíc vyplývá pravý opak. Kapacita letiště Praha Ruzyně v současném stavu je 15,5 milionu cestujících, v současné době tedy kapacitní rezerva tohoto letiště převyšuje 25 %. Po výstavbě a zprovoznění nové paralelní dráhy pak bude kapacita ruzyňského letiště dostatečná minimálně na několik následujících desetiletí. V tomto ohledu lze odkázat na stanoviska dotčených obcí, která již byla Ministerstvu předložena</p> <p>Jestliže tedy předmětná dokumentace zakládá zdůvodnění nutnosti rozšířit přepravní kapacity letecké osobní dopravy v oblasti Prahy na neaktuálních a nepřesných datech o neschopnosti letiště Praha pojmout dodatečné cestující, potom nelze než konstatovat, že důvod pro realizaci záměru není dán. To ostatně potvrdil sám ředitel Letiště Vodochody Ing. Kačur, když sám uznal, že Praha druhé letiště nepotřebuje, ale že „jde o to, další letiště se v Praze uživí“⁴.</p>	<p>aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
<p>VI. Formální nepřesnosti, nesrovnalosti a chyby dokumentace</p> <p>Mapy použité v akustických studiích vykazují velké množství formálních chyb, kdy ledabylým způsobem uvádějí při shodných zobrazovaných veličinách v různém měřítku různé škály zobrazovaných intervalů hodnot. Jako nedůslednost či záměrně zavádějící nepřesnost je možné interpretovat otevřené intervaly, kdy zelená barva například zobrazuje hodnoty hlukové zátěže pod 40 dB. I při využití této legendy jsou ale velká část území na mapě zobrazena bílou barvou, což je nutné vyhodnocovat jako kartografickou chybu. Jako podklad pro relevantní vrstvy hlukové zátěže je využita zastaralá mapa se zcela neodpovídajícím vyznačením zastavěného území obcí. Vzhledem k závažnosti celé dokumentace a sledované zátěže území není možné takovou formální nedůslednost přehlížet.</p> <p>My níže podepsaní požadujeme provedení letových simulací s plně zatíženými dopravními letadly, při kterých by bylo možné reálným měřením zjistit věrohodně skutečnou hlukovou zátěž území a vyhnout se nepřesnostem teoretických modelů a prověřit jejich odchylku od reality.</p> <p>Závěr:</p> <p>Záměr „Letiště Vodochody“, jak je popsán v předložené dokumentaci, nelze realizovat. To je patrné i ze stanoviska Středočeského kraje, který ve svém vyjádření trvá na tom, aby se investor vypořádal s připomínkami dotčených obcí. Oznamovatel však ani po vrácení dokumentace k přepracování obcemi a dalšími subjekty vytýkané nedostatky neodstranil. Vzhledem k výše popsaným nedostatkům předložené dokumentace nezbývá než navrhnout, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody, eventuálně vrátilo dokumentaci k dopracování. A na úplný závěr bych rád připomněl předvolební sliby středočeských politiků, i politiků volených do parlamentu, kdy všichni svorně toto letiště odsuzovali a slibovali, že se zasadí o jeho nepovolení. Takže pánové a dámy, do toho!!!</p>	<p>Bílé plochy v dokumentu Akustická studie vlivu motorových zkoušek na okolí letiště Vodochody jsou pásmem s hladinami hluku menšími než 35 dB, jak bylo vysvětleno na VP.</p> <p>Provedení letových simulací s plně zatíženými dopravními letadly je plně řešeno použitým výpočtovým programem Cadna A s implementací ECAC Doc. 29, která obsahuje uvedené údaje pro všechny reálné situace na základě statisticky reprezentativního měření.</p> <p>Vytýkané nedostatky vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.</p>

Olivová Blanka

Připomínka	Vypořádání
<p>Ve smyslu ustanovení 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) tímto podávám v zákonné lhůtě k dokumentaci následující nesouhlasné vyjádření:</p> <p>Mnohé výzkumy prokázaly, že děti, žijící například v blízkosti letišť či hodně rušných silnic, trpí více poruchou soustředění, ve škole jsou roztěkané, pomalejší či hůře chápou psaný text. Samotný posudek firmy EUROCONTROL upozorňuje na navrhovanou skladbu předpokládaného leteckého parku, která se může jevit nespolehlivá. Nejsou k dispozici údaje, které by podpořily odhadovanou skladbu tohoto budoucího leteckého parku, a tak nelze určit odolnost posuzovaného složení. Je proto možné. Že budoucí hladiny hluku, vycházející z počtu pohybů ve výši 35 000 letadel za rok, se mohou výrazně lišit od těch, které byly stanoveny v akustické studii. Letecký hluk může více odvádět dětskou pozornost a narušovat jejich komunikaci s učitelem. Studie nezamlčuje ani prokazatelné negativní účinky hluku z letecké dopravy na poznávací (rozumové) funkce u dětí.</p> <p>Výzkum Institutu hygieny a sociální medicíny v Innsbrucku před časem jednoznačně prokázal, že hluk způsobovaný nadměrnou automobilovou dopravou, kterou Letiště Vodochody bude generovat, má negativní vliv na psychický stav dítěte, přičemž tou nejvíce ohroženou skupinou jsou děti předčasně narozené či s nižší porodní hmotností. Navíc byla u dětí prokázána přímá úměra souvislosti intenzity hluku a závažnosti psychických problémů.</p> <p>Požaduji, aby MŽP při formulaci Stanoviska uvážilo právě dopady u dětí. Nejmladší generace by byla hlukem ohrožena nejvíce. Větší hlukové zátěži by bylo v celém území vystaveno více než tisíc dětí v mateřských školách a téměř 2,5 tisíce dětí v základních školách. V místech se zvýšenou hlukovou zátěží se nachází nejméně 19 mateřských škol a nejméně 11 škol základních.</p> <p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo životního prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se přechází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelem posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek s následujícím závěrem:</p> <p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p>

Pavera Libor, Prof. dr.

Připomínka	Vypořádání
Ve smyslu ustanovení § 9 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), tímto v zákonné lhůtě	Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení")

<p>podávám k Posudku Dokumentace následující nesouhlasné vyjádření.</p> <p>Jsem (spolu)vlastníkem pozemku č. 98/110 v k.ú. Bašť (rodinný dům a zahrada), zapsaných v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj.</p> <p>Posudek se žádným kvalitativním způsobem (analýzy, konkrétní zkoušky v terénu apod.) nevyporádal se s problematickými body záměru, na něž bylo poukazováno v minulém vyjádření k Dokumentaci ze strany veřejnosti žijící v obcích dotčených záměrem.</p> <p>Ve svém předchozím dopise, v němž jsem upozornil na nekvalitně a nedostatečně zpracované doplnění Dokumentace, bylo mj. uvedeno, že podle § 8 odst. (5) citovaného zákona,....příslušný úřad může navrhnout zpracování variant řešení záměru, které se zpravidla liší umístěním, kapacitou, použitou technologií či okamžikem provedení, jestliže je jejich provedení prokazatelně účelné a z technických hledisek možné."</p> <p>Žádám znovu příslušný úřad, v tomto případě MŽV, aby vzhledem k námitkám oznamovateli navrhl nulovou variantu předmětného záměru Letiště Vodochody v dané lokalitě, a podle svého uvážení oznamovateli navrhl umístění v jiné lokalitě.</p> <p>Podobný typ zařízení není navíc ve veřejném zájmu. Veřejný zájem nebyl ani v doplněné Dokumentaci, ba ani v Posudku zmíněn. Ministerstvo životního prostředí by se mělo v první řadě zabývat problematikou veřejného zájmu, v případě potřeby požádat Ústavní soud o relevantní a nezpochybnitelné vyhodnocení problému, aby se samo vyhnulo případným dalším pro ministerstvo a kompetentní úředníky nežádoucím komplikacím a sankcím v budoucnu.</p>	<p>příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě nulové varianty nebo varianty umístění v jiné lokalitě, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p> <p>Nulová varianta je v procesu EIA charakterizována dostatečně. Tato varianta by nemohla být předmětem procesu EIA jako aktivní posuzovaná varianta – viz zák. č. 100/2001 Sb. §5.</p> <p>Varianta jiného umístění, jejíž provedení by bylo prokazatelně účelné a z technických hledisek možné, nebyla v procesu EIA nalezena.</p> <p>Varianta jiného umístění včetně varianty rozšíření letiště Ruzyně nebyla oznamovatelem předložena, a proto nemohla být ani posouzena.</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu" má být záměr realizován.</p> <p>V procesu EIA byly nalezeny a stanoveny reálné podmínky pro bezpečné plnění ekologických limitů, což v souladu s veškerou legislativou.</p>
--	---

Pavlíček Jiří

Připomínka	Vypořádání
<p>Jsem (spolu)vlastníkem pozemků parc. č. 104 a parc. č. 209/20. v k. ú. Dolany, zapsaných na listu vlastnictví č: 128 v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro Pokr. Mělník. Na pozemku parc. č. 104 je umístěna budova RD, jíž jsem vlastníkem.</p> <p>Zpracovaný posudek dokumentace záměru považuji za nedostatečný, kdy posudku vytýkám následující vady:</p> <p>I. Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vše pochybnost</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>

<p>jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.</p> <p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	
<p>II. Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p> <p>V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný stav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.</p> <p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí:</p> <p>„nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučeni kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění</p>

<p>důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců."</p> <p>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.</p>	<p>životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>III. Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p> <p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumuloval. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 a další silniční dopravy v obci Postřižín jednoznačně dochází také. Z akustické studie vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.</p> <p>Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv.</p> <p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze sčítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze sčítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze sčítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z §12 zák. č. 17/1992 Sb.: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DvN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel bylo provedeno komplexní zobrazení nejvýznamnějších kumulativních vlivů, které ovšem nemá žádné závazné limity. Navíc se zde používají některé umělé deskriptory - např. L_{DvN}, které jsou výsledkem matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB) a nemají nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnávány s</p>

<p>státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde. "</p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>hlukovými limity.</p> <p>U přehledu leteckého provozu je nutné zohlednit také výšku, typ letadla a charakter konkrétního pohybu.</p> <p>Kumulativní vlivy hluku na zdraví jsou v dokumentaci podrobně řešeny ve formě L_{DVN}.</p> <p>Podstatné je to, že dodržování hlukových limitů z veškerého leteckého provozu bude garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviště.</p> <p>V dokumentaci je uvedeno, jaký bude synergický vliv provozu letiště a automobilové dopravy a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>V dokumentaci jsou uvedeny kumulativní vlivy hluku a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>IV. Porušení procesních pravidel – neaktuálnost vstupních dat</p> <p>Při vydání posudku byly porušeny procesní předpisy a docházelo ke zcela bezprecedentním průtahům v řízení. Dle ust. § 9 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. platí, že doba pro zpracování posudku nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta může být v odůvodněných, zejména složitých případech překročena, nejdéle však o dalších 30 dnů. Lhůty ovšem nebyly vůbec dodrženy. Přepracovaná dokumentace byla zveřejněna dne 15. 9. 2011. Posudek byl na úřední desce kraje zveřejněn ovšem po uplynutí cca 18 měsíců, a to dne 15. 5. 2013. Přitom první dokumentace záměru, která byla následně navrhovateli vrácena k přepracování, byla oznámena již v listopadu 2010. Zákonem</p>	<p>Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu stanoviště, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoúčelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).</p> <p>Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně</p>

<p>stanovené lhůty tedy byly mnohonásobně překročeny. Takový postup představuje zásadní procesní vadu, kdy vzhledem k uplynutí této značné doby od zpracování dokumentace k záměru je pravděpodobné, že došlo ke změně výchozích údajů. Není proto zaručeno, že posudek se vyjadřuje k aktuálním údajům. Jako příklad lze uvést například predikce vývoje počtu cestujících, kteří budou využívat letiště Vodochody či Ruzyni. Jak vyplývá z posudku EUROCONTROL: scénáře rozvoje obou letišť jsou založené na studii poptávky po využití letišť z roku 2006. EUROCONTROL ovšem uvádí, že od počátku projektu vyústila stávající obtížná ekonomická situace v Evropě, která měla za následek snížení dopravních prognóz makropoptávky. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyně téměř o 20 % oproti svému maximu v roce 2008. V současnosti tedy výchozí předpoklady již neodpovídají skutečnému stavu.</p> <p>Jsem přesvědčena, že takový postup neodpovídá platným předpisům. Jedna ze základních zásad činnosti správních orgánů dle správního řádu, která se uplatní i při vydávání stanovisek dle zákona č. 100/2001 Sb., je zásada materiální pravdy, která stanoví povinnost správního orgánu zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v době vydání rozhodnutí. Vzhledem k výše popsanému vývoji ovšem je zřejmé, že některá podstatná vstupní data již neodpovídají skutečnosti. Na základě takto nedostatečně zjištěného stavu tudíž nelze vydat stanovisko EIA.</p> <p>Flagrantní porušení procesních lhůt tedy má za následek, že dokumentace a posudek již nevychází z aktuálního skutkového stavu. Požaduji proto aktualizaci dokumentace a posudku záměru a vydání stanoviska, které bude zohledňovat všechny změny ve vývoji od zahájení řízení v roce 2010.</p>	<p>ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska. Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviska bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p>
<p>V. Nesprávné posouzení dokumentace - soulad s územním plánem</p> <p>K namítanému nesouladu s územním plánem posudek uvádí, že územní plány jsou závazné, ovšem zajištění souladu s územním plánem je předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA.</p> <p>S tím ovšem nelze souhlasit. Stanovisko EIA je podkladem pro územní řízení. V územním řízení se posuzuje soulad stavby s územním plánem, neexistují zde ovšem žádné prostředky, jak takový soulad „zajistit“. Záměr buď je v souladu s územním plánem, nebo nikoliv. V případě rozporu s územním plánem je stavební úřad povinen žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnout. Pokud by z důvodu nesouladu s územním plánem došlo ke změně záměru, muselo by být pro změněný záměr vydané nové stanovisko EIA.</p> <p>V souladu se zásadou procesní ekonomie je tudíž nutné v řízení EIA prověřit soulad s územním plánem, kdy nemá žádné opodstatnění vydávat stanovisko EIA pro záměr, který musí být v územním řízení zamítnut. Posudek je tedy v této části nesprávný.</p>	<p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Máslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřižín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolíněk částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolíněk do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolíněk částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u</p>

	<p>křížovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle §90 zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle stavebního zákona (než autorizace EIA).</p> <p>Územní plán stanovuje funkční využití ploch.</p> <p>Zajištění souladu s územním plánem je předmětem následného procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA (viz stavební zákon). Pokud by záměr nebyl v souladu s územním plánem, potom nemůže být územní rozhodnutí vydáno.</p> <p>Zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu § 90: "Posuzování záměru žadatele</p> <p>V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součást - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>VI. Nevypořádání mnou podaných připomínek</p> <p>K dokumentaci záměru jsem podávala připomínky, ve kterých jsem uváděla zejména následující:</p> <p>Podstatné zvýšení hluku</p> <p>Snížení ceny nemovitosti</p> <p>Zvýšení chemického spadu</p> <p>Možnost havárie s důsledkem ohrožení našeho života</p> <p>Nadměrné zvýšení dopravního provozu</p> <p>Celkové zvýšení únavy a nespavosti</p> <p>Zhoršení životních podmínek</p> <p>Ohrožení ekosystému</p> <p>Negativní vliv na vývoj dětí</p> <p>Celkové zhoršení kvality našeho života</p>	<p>V procesu EIA je řadou podmínek zajištěno plnění hlukových a imisních limitů. A to nejen ze zdrojů letišť, ale i navazující dopravy.</p> <p>Záměr nepředpokládá přímé vlivy na hmotný majetek a kulturní památky. Pro objektivitu je však nutné upozornit, že dle přílohy č. 21 k vyhlášce č. 3/2008 Sb. se zohledňuje úprava základních cen pozemků do 5%.</p> <p>Z hlediska vlivů na ovzduší byly zpracovány podrobné rozptylové studie a vyhodnocen vliv imisního zatížení záměru na lidské zdraví. Vzhledem k poměrně malým imisním příspěvkům záměru vč. navazující dopravy byly tyto vlivy vyhodnoceny jako zanedbatelné. Pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku – PM10 je pozadí uvažováno v koncentraci = 31 µg.m-3, max. vliv záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 µg.m-3.</p> <p>Vzhledem k velmi přísným bezpečnostním standardům letecké přepravy je technický stav letadel dobrý, provádění údržby letadel je certifikovanou činností kontrolovanou ÚCL.</p> <p>Riziko blízkosti skladu kapalných plynů, chemických závodů a UJV Řež je v</p>

	<p>dokumentaci podrobně prověřena ve formě posouzení environmentálních rizik vč. zjištění pravděpodobnosti vzniku havárie v důsledku leteckého provozu s tím, že tato pravděpodobnost je několik řádů nižší než příčiny jiné. Obdobně je podrobně prověřena možnost rizika střetu s ptáky. Teroristický útok není problémem letiště Vodochody, ale existence letecké dopravy obecně. Během procesu EIA nebyly zjištěny významně nepříznivé nebo vysoce rizikové vlivy.</p> <p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se přechází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovateli posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek s následujícím závěrem:</p> <p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p>
<p>Závěr</p> <p>Jsem přesvědčen, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhujeme proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	<p>Vytýkané vady vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.</p>

Pokorná Kateřina

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

<ul style="list-style-type: none"> • Projekt není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti — investiční skupiny Penta, a to na úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku občanů regionu. 	<p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu" má být záměr realizován.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Projekt letiště Vodochody nerespektuje zásady udržitelného rozvoje, jedná se o soukromý projekt, který by neúměrně zatížil celý region a naopak přinesl jen velmi málo pozitivního. I samotný investor přiznává, že projekt není nezbytně potřebný, ale užívá se. To není možné za cenu takových dopadů na okolní prostředí akceptovat. 	<p>Vliv na udržitelný rozvoj území se posuzuje v rámci "Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území", které je součástí návrhu územního plánu dle §52 stavebního zákona a je v gesci orgánu územního plánování dle stavebního zákona, nikoli v procesu projektové EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. Záměr není v rozporu se ZÚR Středočeského kraje.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Okolní obce budou dotčeny nejen hlukem z leteckého provozu — starty a přistání, ale také z případných motorových zkoušek letadel a dále v důsledku značného nárůstu pozemní dopravy, která bude hlavně generována letištěm Vodochody. Navrhovaný sjezd z dálnice je také potřebný jen pro potřeby letiště, ovšem jeho realizace je více než nepravděpodobná, takže nárůst dopravy bude na místních komunikacích. Požadují proto, aby MŽP při formulaci Stanoviska přihlédlo k tomu, že údaje o dopravním zatížení jsou v dokumentaci EIA více než zavádějící. 	<p>Intenzity osobní i nákladní dopravy jsou řešeny variantně v rámci Dopravně inženýrské studie a zohledněny v rozptylové a akustické studii. Tato studie byla zpracována specializovanou společností vybavenou potřebnými autorizacemi, která řeší tuto problematiku na území celé ČR včetně tvorby metodických doporučení.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Dokumentace nepracuje se skutečnými čísly, ale pouze s matematickými výpočty a simulacemi. Žádám, aby investor po dobu jednoho roku na své náklady měřil hladiny hluku ze současného provozu letiště v okolních obcích, a to ještě před případným územním a stavebním řízením, přičemž jedno z monitorovacích míst bude i obec Bašř. 	<p>Provedení letových simulací s plně zatíženými dopravními letadly je plně řešeno použitým výpočtovým programem Cadna A s implementací ECAC Doc. 29, která obsahuje uvedené údaje pro všechny reálné situace na základě statisticky reprezentativního měření.</p>
<p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo pro životní, prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p> <p>A nemohu souhlasit jako rodič, protože pro své dítě chci to nejlepší a to v případě rozšíření letiště není možné. Nechci, aby trpělo hlukem, a to i v noci, kdy má právo na klidný spánek a ve dne, kdy si bude hrát venku. A určitě by se to podepsalo i na jeho zdraví, což nemůžu připustit. Proto prosím o zvážení s realizací projektu.</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se přechází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovateli posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek s následujícím závěrem:</p> <p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s</p>

	<p>následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letišť Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letišť Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p>
--	--

Pokorný Daniel, Ing., Pokorná Alena Ing.

Připomínka	Vypořádání
<p>Úvodem je třeba opětovně konstatovat, že podrobné prostudování předloženého posudku, který zpracovatel řešil rok a půl je za 30 dnů velmi obtížné a proto jsou zde uvedené pouze ty nejdůležitější argumenty. Po delším zkoumání by naše stanovisko mohlo být komplexnější a odbornější.</p> <p>Zveřejněný posudek se zaměřuje na posouzení formální správnosti posuzované dokumentace. To je zřejmě metodicky obhajitelné nicméně pro schválení záměru takového rozsahu a s trvalým dopadem na generace lidí v tomto regionu zcela nedostatečné. Sám zpracovatel posudku v komentáři poukazuje na neexistenci metod hodnocení a posuzování kumulativní zátěže hluku. Sdělení že toto není nedostatek EIA (a tudíž ho není potřeba řešit) nás neuklidňuje.</p> <p>Reakce na vyjádření zpracovatele posudku k bodům z našeho stanoviska k dokumentaci z 15.10.2011:</p> <p>1) Trváme na tom, že v dokumentaci je připuštěna možnost překračování předpokládaného limitu 35.000 pohybů/rok. Jedná se o přípravu budoucího rozšiřování provozu letišť, které je kompenzováno symbolickými poplatky obcím. Argument zpracovatele posudku, že kapacita letišť je dána hlavně „úzkým hrdlem" odbavovacího procesu je neudržitelný. Stavební řešení letišť a kapacita odbavování jistě nebudou zárukou nezvyšování pohybů do budoucnosti.</p>	<p>Podmínkou stanoviska je stanoven max. počet pohybů letadel 35 000 za rok.</p>
<p>2) Stejně jako v předchozí dokumentaci není jednoznačně dořešena otázka nočních letů. V původní akustické studii bylo uvedeno, že není uvažováno s nočními lety (22.00-06.00), následně je dokumentace začala připouštět v omezené míře (22.00-24.00). Opět platí to co je uvedeno v předchozím bodu - jedná se o pokus o postupnou legalizaci nočních letů a navíc o zhoršení stavu z dokumentace z roku 2010. Tomu odpovídá i úvodní tabulka v posudku, kde jsou noční lety opět rozšířeny do období 22.00-06.00. Právě tyto rozpory bude provozovatel využívat k legalizaci rozšíření provozu letišť.</p>	<p>Podmínkou návrhu stanoviska EIA je uloženo striktní omezení pro začátek noční doby (22 - 24 hod) pouze na zpožděné přílety a to max. 4 pohyby za jeden kalendářní den a max. 730 pohybů za jeden kalendářní rok. Tyto pohyby jsou také zohledněny v akustické studii leteckého provozu a to pro nejnepříznivější možný stav. Ve zbytku noci (24 - 06 hod) bude letiště pro vzlety a přistání uzavřeno. Jakákoli snaha o překročení počtu pohybů by musela projít novým posouzením EIA. Řada evropských letišť má nějakou formou omezeny noční pohyby letadel.</p>
<p>3) K tomuto bodu se mi zpracovatel vyjádřil opravdu podrobně - na tak precizní výpočty už nemám odbornost a proto nemohu dále argumentovat. Trvám však na tom,</p>	<p>Využití limitů stanovených legislativou je v procesu EIA naprosto nezbytné. S konstatováním, že nepředstavují přesnou hranici lze souhlasit. Zároveň je třeba</p>

<p>co bylo uvedeno i v původní dokumentaci: „Vztah mezi hlukem a jeho účinkem na člověka je ovšem velmi komplexní a složitý a všechny faktory a charakteristiky hluku, které zde působí nejsou dosud dostatečně objasněné". Myslíme že zejména MŽP by mělo bránit tomu, aby toto objasňování probíhalo na dalších obyvatelích tohoto státu. Samotné současné hygienické limity hluku jsou předmětem odborných diskuzí v celosvětovém měřítku a bylo by značně krátkozraké je považovat za přesnou hranici.</p>	<p>upozornit, že ve většině evropských zemí ani žádné legislativní hlukové limity nejsou.</p>
<p>4) Stále platí že v grafických přílohách akustických posudků a předpokládané oblasti Ochranného hlukového pásma je použit velmi zastaralý mapový podklad (max r.2004), který vůbec neodráží masivní bytovou výstavbu posledních let a výrazně tak zkresluje rozsah zasažených oblastí. Např. obec Bašť je dle dnešní reality téměř dvojnásobná oproti uvedenému podkladu. Lze předpokládat že výpočty zasažených osob byly prováděny na základě těchto podkladů a tudíž naprosto neodpovídají realitě. Uvedené akustické (a další) studie je nutno přepracovat na aktuální mapové podklady, např. katastrální mapy. Nevím kde vzal zpracovatel posudku informaci, že přehled počtu dotčených obyvatel vychází od starostů, v každém případě jsou tyto podklady značně zastaralé.</p>	<p>Počty obyvatel byly získány ze sdělení starostů jednotlivých obcí. Navíc byl řešen stav se 100% naplněním rozvojových ploch dle ÚP, který velmi silně překračuje aktuální skutečnost i budoucí pravděpodobnost. Na druhé straně vzhledem k nezbytnému a řadou podmínek bezpečnému plnění hlukových limitů, nejsou počty obyvatel podstatné.</p>
<p>5) Opět není zcela jisté, zda tato podmínka bude platit i do budoucna. Ve většině dotčených obcí i nadále dochází v současné době k další masivní výstavbě rodinných a bytových domů, která je v souladu se schválenými územními plány obcí a celkovou koncepcí oživení a revitalizace severní části středočeského regionu. Lze proto předpokládat dramatické zvyšování počtu obyvatel těchto lokalit. Do této výstavby byli a i nadále jsou investovány značné finance jak soukromých osob, tak prostředky obcí a státu (komunikace, infrastruktura, podpora hypoték atd.). Například jenom v obci Bašť vznikly za poslední tři roky čtyři nové mateřské školky včetně obecní. Je reálné počítat s tím, že rozšířením provozu letiště dojde ke zmaření těchto investic a je nutno počítat se všemi, právními a ekonomickými důsledky tohoto kroku - viz dlouhodobě neřešitelný problém pražské magistrály. Myslíme, že úkolem MŽP je těmto budoucím problémům předcházet v počátcích, kdy je řešení nejjednodušší. Je více než jasné, že rozšíření letiště není stavbou ve veřejném zájmu. Jeho realizací dojde mimo výše uvedené dopady také k dalšímu výraznému zhoršení dopravy v severní části pražského regionu, vzhledem k nedořešenému dopravnímu napojení na dálnici D8. Dokonce navíc není ani v ekonomickém zájmu státu vytvářet konkurenci-státnímu letišti Praha - Ruzyně. Předpokládám, že Vaše ministerstvo bude v první radě ochraňovat životní prostředí a zdraví obyvatel tohoto státu před zájmy soukromých investorů a odmítne záměr rozšiřovat toto letiště. Připouštíme, že vzhledem k omezenému času a rozsáhlosti posudku jsme ho nedokázali zcela podrobně prostudovat. Přesto .zpracovatel svou, výraznou obhajobou záměru značně zpochybňuje nestrannost tohoto posudku a i z tohoto důvodu by měl být celý</p>	<p>Není žádný důvod k maření investic, za předpokladu plnění ekologických limitů. Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu" má být záměr realizován. MÚK Odolena Voda na D8 je součástí záměru a podmínkou stanoviska EIA, jeho realizace je věcí oznamovatele, nikoli ŘSD. Navíc je podmínkou návrhu stanoviska podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál zprovozněním přivaděče od D8. Mj. je tato MÚK veřejně prospěšnou stavbou podle ZÚR Středočeského kraje.</p>

záměr zamítnut.	
-----------------	--

Pospíšil Ivan

Připomínka	Vypořádání																		
<ul style="list-style-type: none">• Projekt není ve veřejném zájmu, neposkytuje společenský přínos a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti - investiční skupiny Penta, a to na úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku občanů regionu. Rovněž argument, že projekt přinese nové pracovní příležitosti, není relevantní v okrese s nejnižší nezaměstnaností v ČR. Kromě toho je počet předpokládaných pracovních míst zcela zanedbatelný proti počtu lidí, kteří jsou tímto projektem ohroženi.	<p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu má být záměr realizován".</p> <p>Pokud se jedná o nezbytnost záměru, účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr nezbytný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>																		
<ul style="list-style-type: none">• Projekt letiště Vodochody nerespektuje zásady udržitelného rozvoje, jedná se o soukromý projekt, který by neúměrně zatížil celý region a naopak přinesl jen velmi málo pozitivního. I samotný investor přiznává, že projekt není nezbytně potřebný, ale uživí se. To není možné za cenu takových dopadů na okolní prostředí akceptovat.	<p>Vliv na udržitelný rozvoj území se posuzuje v rámci "Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území", které je součástí návrhu územního plánu dle §52 stavebního zákona a je v gesci orgánu územního plánování dle stavebního zákona, nikoli v procesu projektové EIA dle zák. č. 100/2001 Sb.</p>																		
<ul style="list-style-type: none">• Okolní obce budou dotčeny nejen hlukem z leteckého provozu — starty a přistání, ale také z případných motorových zkoušek letadel a dále v důsledku značného nárůstu pozemní dopravy, která bude hlavně generována letištěm Vodochody. Navrhovaný sjezd z dálnice je také potřebný jen pro potřeby letiště, ovšem jeho realizace je více než nepravděpodobná, takže nárůst dopravy bude na místních komunikacích. Požadují proto, aby MŽP při formulaci Stanoviska přihlédl k tomu, že údaje o dopravním zatížení jsou v dokumentaci EIA více než zavádějící.	<p>Hluk z leteckého provozu, motorových zkoušek a pozemní dopravy byly podrobně vyhodnoceny ve speciálních studiích k vlastním hlukovým limitům.</p> <p>Základní limity pro venkovní hluk (např. u obytných domů) jsou následující:</p> <table><tr><th>venkovní hluk</th><th>den (6:00-22:00)</th><th>noc (22:00-6:00)</th></tr><tr><td>základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)</td><td>50 dB</td><td>40 dB</td></tr><tr><td>pro hluk ze silniční dopravy</td><td>55 dB</td><td>45 dB</td></tr><tr><td>pro hluk z železniční dopravy</td><td>55 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro letecký hluk</td><td>60 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro hluk z hlavních silnic</td><td>60 dB</td><td>50 dB</td></tr></table>	venkovní hluk	den (6:00-22:00)	noc (22:00-6:00)	základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)	50 dB	40 dB	pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB	pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB	pro letecký hluk	60 dB	50 dB	pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB
venkovní hluk	den (6:00-22:00)	noc (22:00-6:00)																	
základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)	50 dB	40 dB																	
pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB																	
pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB																	
pro letecký hluk	60 dB	50 dB																	
pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB																	

	<table><tr><td>pro hluk v ochranných pásmech drah</td><td>60 dB</td><td>55 dB</td></tr><tr><td>pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)</td><td>70 dB</td><td>60 dB</td></tr><tr><td>pro starou hlukovou zátěž u železničních drah</td><td>70 dB</td><td>65 dB</td></tr></table> <p>Z uvedeného je zřejmé, že k hlukový limit pro letecký hluk je stejný jako pro nové hlavní silnice, ale nižší než pro železnice a silnice s korekcí pro starou zátěž. Dále byly tyto druhy hluku vyhodnoceny při kumulativním působení v ukazateli L_{dvn} a L_n, které byly použity při posouzení vlivů na zdraví.</p> <p>Zprovoznění sjezdu z D8 je podmínkou pro kolaudaci terminálu - viz podmínky stanoviska EIA. Bez zprovoznění tohoto sjezdu nelze letiště uvést do provozu.</p>	pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB	pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)	70 dB	60 dB	pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB
pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB								
pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)	70 dB	60 dB								
pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB								
<ul style="list-style-type: none">• Dokumentace nepracuje se skutečnými čísly, ale pouze s matematickými výpočty a simulacemi. Nedošlo ani k měření v rozsahu odpovídajícímu předpokládanému u plném provozu. Žádám, aby investor doplnil komplexní dopad všech negativních faktorů zpracovaný metodou DALY, s uvedením počtu ztracených let zdravého života obyvatel v celé zasažené oblasti, a to ještě před případným územním a stavebním řízením. Stále chci věřit, že ministerstvo, které má již ve svém názvu životní prostředí, nepovolí projekt s tak devastujícím dopadem na životní prostředí v celé oblasti.	<p>Vzhledem k tomu, že v procesu EIA se posuzuje budoucí záměr, musí být proveden pomocí matematických výpočtů a simulací.</p> <p>Provedení letových simulací s plně zatíženými dopravními letadly je plně řešeno použitým výpočtovým programem Cadna A s implementací ECAC Doc. 29, která obsahuje uvedené údaje pro všechny reálné situace na základě statisticky reprezentativního měření.</p> <p>V souladu s definicí WHO se posudek hodnocení vlivů na veřejné zdraví zabýval nejen přímými dopady na fyzické zdraví v podobě rizika zvýšeného výskytu konkrétních nemocí, nýbrž i vlivy spadajícími právě do oblasti duševní a sociální pohody, konkrétně obtěžováním. Za stavu, kdy nebudou překračovány hlukové limity stanovené k ochraně zdraví, není překvapující, že přímé zdravotní dopady nebudou významné. Nepřímé vlivy v oblasti psychologické a sociální dopady, které též spadají do oblasti veřejného zdraví, byly vyhodnoceny jako významné.</p> <p>Posudek prošel dvojí oponenturou, nejprve autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik Ing. Kubinou, poté odbornými pracovníky KHS jakožto orgánu ochrany veřejného zdraví.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS Středočeského kraje.</p> <p>Ukazatel DALY se používá především v národním měřítku k posouzení závažnosti různých nepříznivých vlivů na zdraví a stanovení priorit při strategickém plánování ochrany zdraví.</p> <p>V zemích EU je nyní doporučeno použití tohoto ukazatele při hodnocení hlukové expozice obyvatel na základě národních strategických hlukových map, zpracovávaných podle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí. Jako zdravotní efekt se zde však hodnotí pouze přímé zdravotní dopady, konkrétně zvýšení výskytu akutních infarktů myokardu a počet lidí s poruchou spánku.</p>									

	<p>Při hodnocení vlivů na veřejné zdraví u záměrů posuzovaných v procesu EIA se ukazatel DALY nepoužívá, neboť pro něj nejsou stanoveny hraniční hodnoty, se kterými by se mohl porovnat a jde o ukazatel pro veřejnost těžko srozumitelný. Speciálně u hluku je další zásadní problém v tom, že se u posuzovaných záměrů většinou jedná o podlimitní úroveň hluku, kde je dominantním účinkem obtěžování obyvatel, jehož zdravotní závažnost je obtížné kvantifikovat a WHO jej za přímý zdravotní účinek nepovažuje a jeho experti nemají jednotný názor jak a zda vůbec se dá tímto způsobem hodnotit.</p> <p>Zpracovatel posudku přesto v tomto ukazateli dodatečně provedl vyhodnocení vlivů leteckého hluku s použitím koeficientů závažnosti dle publikace WHO Burden of disease from environmental noise, 2011 a s výsledkem seznámil účastníky veřejného projednání.</p> <p>Výsledná hodnota je 82,1 DALY, na které se přímé zdravotními vlivy podílejí hodnotou 16,6 DALY a nepřímé vlivy v oblasti psychologické a sociální hodnotou 65,5 DALY (týká se všech posuzovaných obyvatel, v případě úvah o vlivu je nutno vydělit počtem posuzovaných obyvatel).</p>
<p>Pro úplnost uvedu další aspekty tohoto sobeckého a bezohledného projektu :</p> <p>1) nebezpečí pramenící z přítomnosti velkého množství ptáků (havranů), kteří mají svá hnízdiště v blízkém okolí. Nebo snad tyto ptáky kvůli Pentě vyhubíme? S jakými důsledky pro zdejší přírodu ? Havran je např. pilný lovec myší, hrabošů apod. A to ve zdejší, zemědělské (zelinářské) oblasti není zanedbatelné.</p>	<p>Dostatečná ochrana ptáků je v rámci procesu EIA respektována v souladu se zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.</p> <p>Ke snížení vlivu na staré nocoviště havranů je ve stanovisku uložena následující podmínka:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v rámci ornitologické ochrany trvale kvalitativně i kvantitativně monitorovat výskyt jednotlivých druhů ptáků a na základě tohoto monitoringu operativně upravovat plán ornitologické ochrany a zpřesňovat konkrétní způsoby jednotlivých zásahů v rámci této ochrany, v rámci operativního vyhodnocování situace preferovat způsob ochrany prostřednictvím sokolovitých dravců; zvláštní pozornost věnovat monitoringu havranovitých ptáků na zimovišti Kralupy/Veltrusy; v rámci monitoringu provést polohopisné a výškopisné zmapování migračních tras, roční výskyt a především kolizní místa s letovými trasami <p>Doklady k tomu, že v rámci systému plašení ptáků je zajištěna jejich dostatečná ochrana jsou uvedeny i rozhodnutích příslušných orgánů státní správy a ČIŽP, které jsou součástí dokumentace EIA.</p>
<p>2) ohrožení obyvatelstva při letecké havárii s ohledem na chemické provozy v blízkém okolí (Spolana a zásoby chlóru, chemička v Kralupech m.j. se svými zásobníky Propanbutanu), Čepro se svými zásobníky ropy atd. Každá taková havárie může mít dalekosáhlé důsledky pro obrovskou plochu svého okolí.</p>	<p>Problematika environmentálních rizik byla v tomto procesu EIA řešena na základě mezinárodních statistik a leteckých předpisů. Vychází z certifikovaných předpisů ÚCL.</p> <p>Vzhledem k velmi přísným bezpečnostním standardům letecké přepravy je technický stav letadel velmi dobrý, provádění údržby letadel je certifikovanou činností kontrolovanou ÚCL.</p> <p>Riziko blízkosti skladu kapalných plynů, chemických závodů a UJV Řež bylo v procesu EIA podrobně prověřeno ve formě posouzení environmentálních rizik.</p>

	<p>Zároveň byla stanovena pravděpodobnost vzniku havárie v důsledku leteckého provozu způsobená pádem letadla. Bylo zjištěno, že tato pravděpodobnost je o několik řádů nižší než příčiny jiné např. příčiny vzniklé na straně provozovatele těchto zařízení (např. nedodržení provozních řádů, nedbalost, únava materiálu, koroze, sabotáž apod.).</p> <p>Obdobně je podrobně byla prověřena možnost rizika střetu s ptáky.</p> <p>Během procesu EIA nebyly zjištěny významně nepříznivé nebo vysoce rizikové vlivy.</p>
3) znehodnocení celého regionu z hlediska užívání, případně prodejnosti veškerých nemovitostí.	<p>Záměr nepředpokládá přímé vlivy na hmotný majetek a kulturní památky. Pro objektivitu je však nutné upozornit, že dle přílohy č. 21 k vyhlášce č. 3/2008 Sb. se v ochranném pásmu zohledňuje úprava základních cen pozemků do 5%.</p>
4) exhalace plynoucí z provozu letadel. Dopad na životní prostředí je značný, pokud letecký motor pracuje při vypočítaných, ustálených, provozních režimech. Daleko horší je ale tento dopad při změněném režimu, tj. např. při přistávání, nebo startu. A to vůbec nemluvíme o případě nouzového přistání (to nelze vyloučit), kdy letadlo musí před přistáním vypustit Kerosen z nádrží, samozřejmě na krajinu pod sebou. Kerosen je zařazen mezi látky nebezpečné, rakovinotvorné. Vyžádejte si prosím materiálový certifikát od výrobce, například třeba od České Rafinérské v Kralupech. Každý bezpečnostní technik tuto informaci musí mít, už jen pro případ provozní havárie.	<p>Z hlediska vlivů na ovzduší byly zpracovány podrobné rozptylové studie a vyhodnocení vlivu imisního zatížení záměru na lidské zdraví. Vzhledem k poměrně malým imisním příspěvkům záměru vč. navazující dopravy byly tyto vlivy vyhodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku – PM10 v roční koncentraci je pozadí uvažováno v koncentraci = 31 µg.m-3, max. vliv záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 µg.m-3.</p> <p>Letiště Vodochody nebudou využívat letadla, která jsou vybavena vypouštěním paliva za letu.</p>
5) další naprosto zavádějící informací je stanovení leteckého koridoru. Zkoušky, které jsme tu už zažili, probíhaly s prázdnými letadly: Při plném provozu zatíženého letadla se koridor (radius zatáčení) rozšíří a letadla se budou točit nad Líbeznicemi, nikoliv mimo obec.	<p>Ve stanovisku jsou stanoveny jasné postupy po vzlety a přistání. Pokud nebudou respektovány, potom ani záměr nebude možné provozovat.</p> <p>Všechny pohyby letadel budou zohledněny monitoringem hluku s výpočtovým a predikčním modelem, takže i v případě nedodržení uvedených postupů, budou muset být plněny hlukové limity.</p>
Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Chceme žít ve zdravém prostředí a ani případné uváděné klady nám důsledky takového letištního provozu nemohou nahradit. Žádám proto ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu, kde musíme, (na rozdíl od expertů, kteří podali své podpurné posudky), žít.	

Povolný Aleš, Povolná Jitka

Připomínka	Vypořádání
Mnohé výzkumy prokázaly, že lidé, a zejména děti, žijící například v blízkosti letišť či hodně rušných silnic, trpí více poruchou soustředění a nespavostí. Obec Postřizín, ve které žijí, se nachází v místech se silně narušeným životním prostředím. Život v obci ovlivňují emise s přilehlé dálnice D8 a silnice II/608, provoz chemických závodů v	Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se přechází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní

<p>Kralupech nad Vltavou a Neratovicích, nedokončená rekultivace skládky komunálního odpadu a závod AERO Vodochody, jehož provoz vedl ke kontaminaci půdy na území katastru obce. Vytvoření dalšího zdroje poškozování životního prostředí povede k významnému ohrožení života lidí a dětí v obci Postřižín.</p> <p>Samotný posudek firmy EUROCONTROL upozorňuje na navrhovanou skladbu předpokládaného leteckého parku, která se může jevit nespolehlivá. Nejsou k dispozici údaje, které by podpořily odhadovanou skladbu tohoto budoucího leteckého parku, a tak nelze určit odolnost posuzovaného složení. Je proto možné, že budoucí hladiny hluku, vycházející z počtu pohybů ve výši 35 000 letadel za rok, se mohou výrazně lišit od těch, které byly stanoveny v akustické studii.</p> <p>Záměr též povede ke znehodnocení vlastnictví, což je další důvod, proč nemohu souhlasit s rozšiřováním letiště Vodochody. Žádám proto Ministerstvo životního prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v mé obci, ale i v celém území dotčeném záměrem.</p>	<p>prostředí.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelem posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek s následujícím závěrem:</p> <p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>Změna skladby předpokládaného leteckého parku je ošetřena následující podmínkou:</p> <p>- V rámci další projektové přípravy záměru v případě, že se bude aktualizované složení leteckého parku podstatně lišit od předpokladu v akustické studii v dokumentaci EIA, zpracovat novou detailní akustickou studii leteckého provozu.</p> <p>Záměr nepředpokládá přímé vlivy na hmotný majetek a kulturní památky. Pro objektivitu je však nutné upozornit, že dle přílohy č. 21 k vyhlášce č. 3/2008 Sb. se v ochranném pásmu zohledňuje úprava základních cen pozemků do 5%.</p>
---	--

Přecehtělová Kristina

Připomínka	Vypořádání
<p>1. Návrh souhlasného stanoviska v posudku není odůvodněný a věcně správný</p> <p>Návrh, předkládá tyto varianty:</p> <p>1. varianta 47.950 pohybů za rok (při neurčené maximální stavební kapacitě letiště) naznačená v dokumentaci a objevená autorem posudku po pozorném prostudování dokumentace,</p> <p>2. varianta s předpokládaným provozem 35.000 pohybů za rok, s finančními kompenzacemi při překročení 35.000 pohybů za rok a zpětným konstatováním překročení hlukových limitů (při maximální stavební kapacitě letiště 43.850 pohybů za</p>	<p>Zpracovatel posudku prověřil přehled zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí dle kapitoly B.I.5 příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. a dále prověřil posuzovanou varintu dle části E téže přílohy. Jedná se o povinnost zpracovatele posudku.</p> <p>V procesu EIA byla posouzena pouze varinta s max. 35 000 pohyby leteadel za rok.</p> <p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č.</p>

<p>rok) navržená v dokumentaci, 3. varianta 35.000 pohybů za rok s prediktivním omezením překročení hlukových limitů (při maximální stavební kapacitě letiště 43.850 pohybů za rok) navržená v posudku. Z tohoto návrhu vyplývá:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proces posuzování vlivů na životní prostředí k předmětnému záměru byl zahájen již v roce 2009 s tím, že dokumentace k záměru byla příslušným úřadem dvakrát vrácena k dopracování. Následně byla dopracovaná dokumentace společně s doručenými vyjádřeními předána zpracovateli posudku, který navrhl k realizaci záměru souhlasné stanovisko pro příslušný úřad ve vazbě na variantu č. 3, tj. variantu maximálně 35 000 pohybů ročně s prediktivním omezením překročení hlukových limitů (při maximální kapacitě letiště - 43.850 pohybů za rok), varianty č. 1 a č.2 k realizaci nedoporučil z důvodu možného překročení hlukových limitů. Po zpracování a zveřejnění posudku byla na MŽP doručena celá řada vyjádření, jak ze strany dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávných celků, tak zejména ze strany veřejnosti. Naprostá většina vyjádření dotčených územních samosprávných celků vyjádření veřejnosti byla negativních. Ve velké části okolních obcí proběhla referenda, které záměr jasně odmítla. Lze tedy konstatovat, že proces posuzování vlivů na životní prostředí byl provázen zásadním a masivním odporem veřejnosti i místních dotčených samospráv, kdy vedení místních samospráv zastává jednoznačný názor, že jejich region realizaci tohoto záměru nepotřebuje s tímto odůvodněním: <p>Region další letiště nepotřebuje, ač oznamovatel veřejně tvrdí opak a odvolává se na konferenci z roku 2010 - "Přínos letecké dopravy pro ekonomiku ČR" Závěrem této konference bylo krom jiného, předpokládaný růst počtu přepravovaných osob v ČR. Nicméně renomovaná ekonomická média jak v ČR, tak v zahraničí, poukazují na přetrvávající krizi a její negativní dopad na leteckou dopravu. Poukazují na obrovské ztráty mezinárodních leteckých společností a jejich snahu částečně snížit náklady přechodem na úsporu snížením nákladu podobně jako lowcostové letecké společnosti. Lze předpokládat, že výstavba letiště Vodochody nevytvoří zdravý konkurenční tlak na letiště Václava Havla, jak tvrdí zadavatel, ale může způsobit ekonomickou krizi letišti Václava Havla, letiště, které je spravováno společnostmi vlastněných státem, (např. viz Ekonom 2010). Toto letiště je od plánovaného ve Vodochodech vzdáleno 29,8 km, uváděná kapacita je 15,75 mil odbavených cestujících ročně (222,5 tis. pohybů) ve stávajícím stavu. Po dostavbě paralelní dráhy bude kapacita navýšena na 21,2 mil odbavených cestujících při 274,5 tis. pohybech. Podle údajů z roku 2012 je letiště Václava Havla využito pouze na 60-70% své kapacity. Při dostavbě plánované paralelní dráhy se kapacita letiště v Praze-Ruzyni ještě zvýší.</p> <p>V dokumentaci ani v jejích doplněních nebyla oznamovatelem předložena alternativní varianta umístění letiště, která by byla dostatečně vzdálena od obytné zástavby. Lze konstatovat, že tento postup oznamovatele z hlediska umístění letiště v regionu není v</p> 	<p>100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru. V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě jiného letiště nebo odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p> <p>Max. možná kapacita 35 000 pohybů je stanovena podmínkou stanoviska</p>
--	---

rámci procesu posuzování vlivů takovýchto záměrů koncepční. Rovněž nejsou k dispozici adekvátní informace o skutečné nenaplněné poptávce po letecké dopravě v regionu, naopak stávající provozovaná letiště v ČR bojují s poklesem poptávky po letecké dopravě. Síť veřejných mezinárodních letišť lze v ČR charakterizovat jako dostatečnou. Současný stav rozmístění mezinárodních veřejných letišť v souvislosti s dopravní vzdáleností od letiště Vodochody lze charakterizovat níže uvedenou tabulkou:

Název Letiště	Počet pohybů	Počet cestujících	Dopravní Vzdálenost
Letiště Bmo-Tuřany LKTB	29 885	534 968	231 km
Letiště Karlovy Vary LKKV	6 891	99 014	127 km
Letiště Ostrava-Mošnov LKMT	14 319	279 973	389 km
Letiště Pardubice LKPD	1 234	60 132	127 km
Letiště Praha-Ruzyně LKPR	131 564	10 807 870	29,8 km
Letiště Kunovice LKKU	*	*	301 km

*bez pravidelných linek a využití

- Varianta 2, předložená v dokumentaci, podle akustické studie negarantuje nepřekročení hlukových limitů, i za pomoci navrženého systému monitoringu lze jejich překročení konstatovat až zpětně, potom co negativní vliv nastal, a tedy překročení hlukových limitů nezabrání, jak ostatně konstatuje zpráva EUROCONTROL.

Ve snaze omezit nepříznivý vliv na okolí navrhl zpracovatel posudku příslušnému úřadu vydat souhlasné stanovisko pro variantu letiště s omezením na 35.000 pohybů ročně a s prediktivním omezením překročení hlukových limitů. Množství pohybů na letišti zde není omezeno vlastní kapacitou letiště, ale predikčním modelem pro předpověď překročení hlukových limitů, který bude použit pro schválení letového plánu.

Omezení kapacity na 35 000 pohybů/rok však a priori neznamená, že by letiště nemohlo pracovat s plným výkonem, tj. 43 850 pohybů/rok. Úpravou letového plánu by mohla být tato kapacita dosažena. Takováto úprava letového plánu by za podmínek absence navazujících řízení ve smyslu stavebního zákona pak nebyla předmětem dalšího procesu EIA. Varianta navržená zpracovatelem posudku a jím vyhodnocená jako možná z hlediska svých dopadů na životní prostředí, však nebyla oznamovatelem předložena v oznámení ani dokumentaci a jejích doplnění, nebyla tedy předmětem řádného procesu posouzení. S touto variantou oznamovatel pro realizaci nepočítá, neboť jeho záměrem je využití maximální kapacity letiště, tj. 47.950 pohybů/rok, případně 35.000 pohybů/rok, což však zpracovatel posudku k realizaci ve vazbě na výše uvedené nedoporučuje, neboť kromě výše uvedeného nebylo v průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí jednoznačně prokázáno, že v regionu je potřeba realizovat letiště o kapacitě

<p>47 950, resp. 35 000 pohybů za rok.</p> <p>Návrh na realizaci letiště o kapacitě 35 000 pohybů za rok předložený zpracovatelem posudku nemůže MŽP v tomto procesu posuzování vlivů na životní prostředí doporučit k realizaci, neboť celý proces EIA je nezbytně vázat na maximální možnou kapacitu zařízení, tj. maximální technicky možný provoz na letišti, což je 43 850 pohybů za rok, nikoliv pouze na kapacitu upravenou letovým plánem. Kapacita 35 000 pohybů za rok s prediktivním omezením překročení hlukových limitů by za podmínek existence menšího letištního terminálu a dráhového systému, tj. o maximální kapacitě 35 000 pohybů za rok s prediktivním omezením překročení hlukových limitů, musela být posouzena v procesu posuzování vlivů na životní prostředí.</p>	
<p>2. Dokumentace nebyla posouzena objektivně a nestranně, lze pochybovat o nepodjatosti autora posudku</p> <p>Dle §19 odst. 2 zákona 100/2001 Sb. je zpracovatel posoudit dokumentaci objektivně a v plném rozsahu. Dokumentace musí být posouzena se základními zásadami správního rozhodování, tedy věcně správně, zákonným způsobem, přesvědčivě, nestranně a přezkoumatelně. Jednu z hlavních zásad správního rozhodování je nezávislost. Nezávislost autora posudku předpokládá i zákon 100/2001 Sb. a směrnice EU 85/337/EHS. Dle §14 odst. 1 zákona 500/2004 Sb., každá osoba bezprostředně se podílející na výkonu pravomoci správního orgánu (dále jen „úřední osoba“), o níž lze důvodně předpokládat, že má s ohledem na svůj poměr k věci, k účastníkům řízení nebo jejich zástupcům takový zájem na výsledku řízení, pro nějž lze pochybovat o její nepodjatosti, je vyloučena ze všech úkonů v řízení, při jejichž provádění by mohla výsledek řízení ovlivnit.</p> <p>Podle §14 odst. 7 téhož zákona se ustanovení odstavců 1 až 4 obdobně užijí pro znalce a tlumočníky. Zpracovatelem dokumentace záměru Letiště Vodochody je pan Tomáš Bajer, autorem posudku na tuto dokumentaci pan Vladimír Ludvík. V překrývajícím se časovém období však pan Tomáš Bajer posuzoval dokumentaci k záměru Silnice I/16 Horka u Staré Paky zpracovatele Vladimíra Ludvíka. Pan Ludvík tedy posuzoval práci pana Bajera a zároveň pan Bajer posuzoval práci pana Ludvíka. Oba jako zpracovatelé dokumentace jsou ekonomicky motivováni na schválení záměru který zpracovali a neschválení záměru toho druhého může jejich ekonomický zájem ohrozit. Je nutno dodat, že oba dělají posudky na své práce pravidelně a lze předpokládat, že si navzájem budou posuzovat jimi zpracované dokumentace i v budoucnosti. V tomto systému nelze zajisti nepodjaté objektivní posuzování.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neobjektivní posouzení se projevuje v např. rozdílném přístupu k existenci či neexistenci variantních řešení vždy ve prospěch zpracovatele dokumentace, varianty existují pro splnění podmínky MŽP avšak neexistují pro vyhodnocení variantních řešení. • Je naprosto opomenut chráněný venkovní prostor v podmínkách souhlasu se závěrem, 	<p>Obě jmenované autorizované osoby jsou autory několika set dokumentů procesu EIA. Není tedy divu, že se mohou podílet na témže procesu EIA. Zák. č. 100/2001 Sb. to nijak nevylučuje.</p> <p>Zpracovatel posudku není ekonomicky motivován na schválení záměru – viz zák. č. 100/2001 Sb. Navíc záměr se v procesu EIA neschvaluje.</p> <p>Zpracovatel posudku prověřil přehled zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí dle kapitoly B.I.5 příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. a dále prověřil posuzovanou variantu dle části E téže přílohy. Jedná se o povinnost zpracovatele posudku.</p> <p>Chráněný venkovní prostor je respektován v podmínkách stanoviska.</p> <p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezi stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele</p>

<p>i když jeho ochrana je požadována ve vyjádřeních k dokumentaci a slibována ve vypořádání připomínek.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nebyly posouzeny části dokumentace zdůvodňující záměr, a použití řady podmínek, které de facto dopracovávají dokumentaci a mění kapacitu záměru. • Posuzovatel "Podmínky k záměru" klade velmi neurčitě a vymáhání jejich splnění je činí nemožným. • Zpracovatel posudku komplexně neposoudil zapracování všech podmínek MŽP k původní dokumentaci a jejich existenci víceméně ignoruje. • Autor posudku navrhuje souhlasné stanovisko i přes jím uváděné nejasnosti ohledně kapacity záměru. 	<p>posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Stanovení podmínek pro zmírnění vlivů je povinností zpracovatele posudku.</p> <p>Podmínky jsou stanoveny přesně dle požadavků zák. č. 100/2001 Sb. a jeho postavení v režimu dle stavebního zákona (nezbytný podklad pro územní rozhodnutí).</p> <p>Ohledně kapacity záměru nejsou uváděné žádné nejasnosti, kapacita je jednoznačně stanovena podmínkou stanoviska.</p>
<p>3. Zpracovatel posudku upravil maximální kapacitu záměru</p> <p>V kapitole B.I.2 dokumentace je maximální kapacita záměru definována takto:</p> <p>„Oznamovatel proto potvrzuje, že 35 000 pohybů letadel za rok považuje za maximální počet pohybů letadel na letišti Vodochody. Pokud však monitoring hluku prokáže, že hrozí překročení zákonem stanovených hygienických limitů pro hluk, , maximálním možným počtem pohybů letadel za rok na letišti Vodochody může být pouze takové množství, které umožní dodržování hlukových limitů.“</p> <p>"Pro případ, že by oznamovatel plnil hlukové limity a přesto překročil objem 35 000 pohybů letadel za rok, navrhuje oznamovatel uvalení finanční penalizace za každý takový pohyb letadla nad 35 000 ročně."</p> <p>Výše uvedený odstavec ve zvýrazněné větě připouští, že dojde k překročení objemu 35.000 pohybů za rok, pokud budou splněny hlukové limity.</p> <p>Autor posudku v komentáři konstatuje:</p> <p>„Jako hlavní environmentální kapacitní limit je stanoveno plnění hlukových limitů, které vyplývá i z obecně závazných legislativních předpisů.“</p> <ul style="list-style-type: none"> • Z uvedené věty tedy vyplývá, že plnění hlukových limitů je dle dokumentace nadřazeno omezení počtu pohybů na 35.000 ročně. <p>Dále si je nejasnosti vědom a dodává:</p> <p>"S ohledem na některé ne zcela jasné formulace dokumentace ohledně kapacit byly pro striktní stanovení limitujících kapacit letiště Vodochody v rámci prací na posudku EIA uloženy mj. následující podmínky stanoviska EIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - na letišti Vodochody bude skutečně maximálně 35 000 pohybů letadel za rok, přičemž pohybem letadla je start nebo přistání letadla“. • Autor posudku si je tedy vědom že maximální kapacita záměru je stanovena sporně a nejasně. Je třeba si uvědomit že kapacita záměru je jeho hlavní charakteristika a jedná se 	<p>Vzhledem k tomu, že posouzení všech vlivů bylo provedeno na kapacitu 35 000 pohybů letadel za rok, byl odmítnut systém navržený v dokumentaci a kapacita jednoznačně omezena.</p> <p>Stanovení podmínek pro zmírnění vlivů je povinností zpracovatele posudku.</p>

<p>o téměř nejdůležitější údaj jeho posuzování.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Autor posudku však v rozporu s výše uvedeným §9 odst. 5 zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí se rozhodl že uvedený nedostatek dokumentace za zpracovatele vyřešil a maximální kapacitu stanoví na 35.000 pohybů za rok podmínkou. • Správný postup podle zákona je v případě nejasnosti kolem kapacity podle §8 odst. 5 zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, dokumentaci vrátit k přepracování nebo doplnění. • Vzhledem k tomu že vrátit dokumentaci k přepracování nenavrhnul a posudek vydal, měl navrhnout k záměru s ne zcela jasnou kapacitou nesouhlasné stanovisko. Autor posudku odkazuje na jinou část dokumentace 	
<p>4. Posudek nevyhodnotil pořadí variant a neidentifikoval jejich rozdíly a nestanovil jejich pořadí a řádné nezdůvodnil výběr preferované varianty</p> <p>Jednou z podmínek MŽP bylo vypracování variantního řešení. Dokumentace sice na mnoha místech (viz kapitola E - Porovnání variant řešení záměru - str. 369) tvrdí že dokumentace byla předložena jednovariantně.</p> <p>Posudek však u kapitoly B.I.5 identifikoval, že v dokumentaci existují variantní řešení: Z hlediska intenzit pohybů letadel byla řešena varianta s 35 000 pohyby za rok s názvem</p> <p>„výhledový letecký provoz - uvažovaná cílová kapacita leteckého provozu“ a varianta s 47 950 pohyby za rok s názvem „zamítnutý výhledový stav“. Vzhledem k tomu, že varianta s 47 950 pohyby za rok generovala teoreticky možné překročení obecných hlukových limitů z leteckého provozu, nebyla dále podrobně prověřována a nazvána „zamítnutý výhledový stav“. Ovšem z hlediska klíčových vlivů hluku prověřena byla - viz příl. dokumentace č. 25 Akustická studie z leteckého provozu a izofony jsou graficky znázorněny v přílohách č. 10 a 11 uvedené studie. Uvedené varianty lze identifikovat po pozorném prostudování dokumentace EIA a jejich příloh. Faktem ovšem je, že tento přehled zvažovaných variant a důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí měl být součástí kapitoly B.I.5.</p> <p>Posudek tedy tvrdí, že v dokumentaci jsou uvedeny dvě varianty s názvy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. výhledový letecký provoz - uvažovaná cílová kapacita leteckého provozu, s 35.000 pohyby za rok 2. zamítnutý výhledový stav - uvažovaná cílová kapacita leteckého provozu, s 47.950 pohyby za rok <ul style="list-style-type: none"> • Odmítnutí varianty „zamítnutý výhledový stav" bylo zdůvodněno teoreticky možným překročením obecných hlukových limitů z leteckého provozu. Varianta „výhledový letecký provoz - uvažovaná cílová kapacita leteckého provozu" se ovšem od varianty „zamítnutý výhledový stav" co se týká teoreticky možného překročení obecných hlukových limitů vůbec neliší. Při 35.000 pohybech ročně mohou být hlukové limity překročeny také, jak plyne z hlukové studie. Pokud byla varianta „zamítnutý výhledový 	<p>Zpracovatel posudku prověřil přehled zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí dle kapitoly B.I.5 příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. a dále prověřil posuzovanou variantu dle části E téže přílohy. Jedná se o povinnost zpracovatele posudku.</p> <p>V procesu EIA byla posouzena pouze jedna varianta s max. 35 000 pohyby letadel za rok.</p>

<p>stav" z tohoto důvodu zamítnuta, měla být varianta „výhledový letecký provoz - uvažovaná cílová kapacita leteckého provozu" zamítnuta také. Namísto zamítnutí varianty, však autor posudku navrhl podmínky, které dle jeho názoru zajistí plnění záměru, ale fakticky tím změní kapacitu záměru.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fakticky tedy existuje ještě další varianta, kterou podmínkami navrhl autor posudku: <p>3. letecký provoz omezený předpokládaným překročením hlukových limitů predikčním modelem nebo počtem 35.000 pohybů</p> <p>Tato varianta teoreticky může zajistit nepřekročení hlukových limitů, má však z hlediska zákona o posuzování vlivu na životní prostředí podstatnou vadu a to že ji navrhl autor posudku a ne autor dokumentace.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dále tato varianta s proměnou maximální kapacitou nebyla posouzena na vliv na životní prostředí. <p>V souvislosti s touto variantou se nabízí otázka proč nepoužít stejný predikční model už v průběhu procesu posuzování vlivu na životní prostředí. Stávající letiště je v provozu a potřebná data mohou být změřena, takže predikční model lze vytvořit již dnes a nalézt onu kapacitu záměru, která garantuje, že nedojde k překročení hlukových limitů, což by právě mělo být náplní procesu posuzování na životní prostředí a ne dalších fází projektu, popř. až fáze provozu.</p>	
<p>5. Dokumentace nebyla posouzena v plném rozsahu – Zpracovatel posudku neposuzoval věcnou správnost části dokumentace B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění</p> <p>Dle §19 odst. 2 zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí je zpracovatel posudku povinen posoudit dokumentaci objektivně a v plném rozsahu. Věcnou správnost části dokumentace B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění ovšem zpracovatel posudku neposuzoval, popř. posoudil velmi povrchně a neprovedl vypořádání připomínek k této části dokumentace s odůvodněním: Zdůvodnění potřeby záměru je dle zák. č. 100/2001 Sb. zcela věcí oznamovatele a nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na ŽP, čímž došlo k porušení výše uvedeného zákona. Zdůvodnění záměru je důležité pro závěrečné stanovisko MŽP. Které nepotřebností záměru odůvodnilo svá nesouhlasná stanoviska.</p> <p>Například v nesouhlasném stanovisku pro záměr spalovny Pardubice MŽP píše:</p> <p>"S touto variantou oznamovatel pro realizaci nepočítá, neboť jeho záměrem je využití maximální spalovací kapacity rotační pece, tj. 20 000 t/rok, případně 15 800 t/rok, což však zpracovatel posudku k realizaci ve vazbě na výše uvedené nedoporučuje, neboť kromě výše uvedeného nebylo v průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí jednoznačně prokázáno, že v regionu je potřeba realizovat zařízení spalovny o kapacitě 20 000 tun/rok nebezpečného odpadu." Strana 40, stanoviska MŽP 186, spalovna Pardubice.</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>

<p>6. Dokumentace nebyla posouzena v plném rozsahu – Zpracovatel posudku neposoudil část dokumentace vliv na hmotný majetek a míru akceptovatelnosti vlivu záměru na hmotný majetek</p> <p>Dle §19 odst. 2 zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí je zpracovatel posudku posoudit dokumentaci v plném rozsahu.</p> <p>Dle §2 téhož zákona se posuzuje vliv na hmotný majetek, a to ve stejné míře jako ostatní posuzované vlivy.</p> <p>Posouzení vlivu záměru na hmotný majetek je dokumentací provedeno velmi povrchně.</p> <ul style="list-style-type: none"> • V posudku chybí posouzení věcné správnosti obsahu této kapitoly a posudek míry akceptovatelnosti na hmotný majetek. • Přípomínky týkající se vlivu na hmotný majetek vypořádány nebyly, v navrhovaném stanovisku je vliv na hmotný majetek opominut. Posudek na dokumentaci nelze považovat v tomto bodě za úplný. • Ovšem otázka vlivu na hmotný majetek je vnímána veřejností jako druhá nejdůležitější, hned po vlivu na zdraví a obtěžování hlukem. Zdůvodnění záměru je důležité pro závěrečné stanovisko MŽP. Které nepotřebností záměru odůvodnilo svá nesouhlasná stanoviska. Například v nesouhlasném stanovisku pro záměr spalovny Pardubice MŽP píše: "S touto variantou oznamovatel pro realizaci nepočítá, neboť jeho záměrem je využití maximální spalovací kapacity rotační pece, tj. 20 000 t/rok, případně 15 800 t/rok, což však zpracovatel posudku k realizaci ve vazbě na výše uvedené nedoporučuje, neboť kromě výše uvedeného nebylo v průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí jednoznačně prokázáno, že v regionu je potřeba realizovat zařízení spalovny o kapacitě 20 000 tun/rok nebezpečného odpadu." Strana 40, stanoviska MŽP 186, spalovna Pardubice 	<p>Za předpokladu plnění ekologických limitů se nepředpokládají přímé vlivy na hmotný majetek a kulturní památky. Pro objektivitu je však nutné upozornit, že dle přílohy č. 21 k vyhlášce č. 3/2008 Sb. se v ochranném pásmu zohledňuje úprava základních cen pozemků do 5%.</p>
<p>7. Posudek nebyl vypracován v požadovaném rozsahu přílohy č.5 zákona o posuzování vlivu na životní prostředí – Náležitosti posudku - kapitola IV Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí</p> <p>Text uvedený v pod tímto nadpisem v posudku žádné věcně správné, přesvědčivé a přezkoumatelné posouzení neobsahuje, viz celý text bodu IV:</p> <p>„V posuzované dokumentaci byla navržena řada opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí. S těmito opatřeními lze rámcově souhlasit. Na základě vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí, posouzení dokumentace a připomínek k dokumentaci byla některé opatření upravena, upřesněna a doplněna řada nových. Veškerá tato opatření jsou součástí podmínek návrhu stanoviska EIA, který je součástí tohoto posudku EIA."</p> <p>Text pouze konstatuje, že opatření existují, že jsou součástí návrhu stanoviska, kde jsou zahrnuty opatření navržené v dokumentaci (není jasné ale které z 116 podmínek to jsou), dále opatření navržené v dokumentaci a následně upravené a doplněné v posudku,</p>	<p>Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí byla řádně posouzena a konkretizována v jednotlivých podmínkách návrhu stanoviska. Podmínky byly navrženy s ohledem na požadavky procesu EIA a jejich původ je uveden u posouzení jednotlivých vlivů.</p>

<p>a opatření zcela nové, které v dokumentaci záměru uvedeny nejsou. Pro naplnění bodu IV. posudku dokumentace, požadujeme tuto kapitolu doplnit o následující údaje:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kompletní seznam všech opatření, s jasným rozlišení následujících druhů: opatření navržená v dokumentaci, která jsou převzata z dokumentace beze změny a zahrnutý do návrhu stanoviska opatření navržených v dokumentaci, která byla upravena a upřesněna nových opatření, která dokumentace neobsahovala • Ke každému novému či změněnému opatření uvést navrhovatele opatření či změny (např. autor posudku, posudek EUROCONTROL, vyjádření obcí, veřejnosti, či orgánů státní správy) • Ke každému opatření uvést, o jaký typ opatření se jedná (prevence, vyloučení, snížení, či kompenzace) • Ke každému opatření uvést jaký negativní vliv vylučuje, snižuje popř. kompenzuje • Vyhodnotit předpokládané účinky navrhovaných opatření na vyloučení, snížení popř. kompenzaci nepříznivých vlivů pro každé opatření <p>Posudek v předložené podobě (a ani dokumentace) nesplňuje požadavky §5 odst. 2 zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, jelikož předpokládané účinky navrhovaných opatření nevyhodnotil - "Posuzování záměru zahrnuje i návrh opatření k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí provedením záměru, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů, popřípadě ke zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí provedením záměru, a to včetně vyhodnocení předpokládaných účinků navrhovaných opatření"</p>	
<p>8. Navržené opatření jsou nejasná, neurčitá a neúčinná, tj; nebudou mít v podobě, jak je navržena, deklarovaný účinek (pokud byl vůbec deklarován) k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí</p> <p>Autor posudku řádně nevyhodnotil účinek předpokládaných opatření a navrhl tedy část zmatečných a neúčinných podmínek záměru, např.:</p> <p>"3) v rámci další projektové přípravy záměru v případě, že se bude aktualizované složení leteckého parku podstatně lišit od předpokladu v akustické studii dokumentace EIA, bude zpracována nová detailní akustická studie leteckého provozu"</p> <p>Podmínka je velmi neurčitá a prakticky nevymahatelná, není určeno v jakých fázích projektu po bude skladba leteckého parku znovu posuzována. V podmínce není uložena žádná povinnost tuto změněnou hlukovou studii někam předložit. Investor může při takto formulované podmínce v případě, že se rozhodne změnit složení leteckého parku tak sice má povinnost zpracovat novou detailní hlukovou studii, nicméně není uložena povinnost, tuto studii předat příslušným orgánům.</p> <ul style="list-style-type: none"> • požadujeme v podmínce jasně deklarovat v jakých fázích projektu bude akustická studie aktualizována a komu bude aktualizovaná studie předkládána. 	<p>Podmínky procesu EIA jsou podmínkami pro navazující rozhodnutí popř. opatření státní správy (§10 zák. č. 100/2001 Sb.) a zde budou také realizovány, kontrolovány a případně sankcionovány dle složkových zákonů.</p> <p>Podmínka bude plněna v té fázi přípravy, ve které příp. dojde k situaci uvedené v podmínce.</p> <p>Plněna bude orgánů odpovědnému za tuto fázi – např. územní rozhodnutí, stavební povolení, povolení provozu apod.</p>
<p>"5) v rámci další projektové přípravy projednat s KHS návrh OHP, ve kterém</p>	<p>Ve stanovisku jsou uvedené prostory přeformulovány přesně podle zák. č.</p>

<p>jednoznačně a úplně specifikovat chráněné venkovní prostory staveb dle údajů katastru nemovitostí"</p> <p>V podmínce jsou bezdůvodně opominuty chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory, přestože ve zbytku posudku a ve vypořádání připomínek je u nich povinnost splnění hlukových limitů deklarována také, např. "OHP je navrženo s tím, že zde pro stávající chráněnou zástavbu budou muset být dodržovány hlukové limity pro venkovní i vnitřní chráněné prostory, jak je uloženo podmínkou návrhu stanoviska EIA." Proč je tato podmínka spojována s návrhem OHP, když slovy posudku: "Pro (v procesu EIA povinnou minimalizaci vlivů hluku) je podmínkou návrhu stanoviska EIA uloženo projednat návrh OHP (ve kterém ovšem budou platit limity 60/50 dB pro stávající chráněnou zástavbu). Zároveň ovšem nelze předjímat jeho reálné stanovení, které je předmětem jiného procesu mimo proces EIA. I v případě, že toto OHP nebude stanoveno nebo bude stanoveno v jiné formě, podobě apod., budou muset být plněny příslušné limity životního prostředí pro chráněná venkovní i vnitřní prostory. "</p> <p>"6) postupně bude provedeno prověření stavebně akustických parametrů u všech chráněných objektů, které se budou vyskytovat uvnitř navrhovaného OHP; u staveb bytových a rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb, definovaných zákonem o ochraně veřejného zdraví (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů), kterým vzniklo právo užívání k datu účinnosti opatření obecné povahy o ochranném hlukovém pásmu letiště Vodochody a u kterých i při plnění limitů pro chráněný venkovní prostor staveb nebude plněn limit pro chráněný vnitřní prostor staveb; zajistí provozovatel letiště Vodochody na základě odborného posudku a na svůj náklad provedení protihlukových opatření v takovém rozsahu, aby byly hygienické limity hluku pro vnitřní chráněný prostor staveb splněny; potřebná opatření provede provozovatel vždy ve spolupráci s vlastníkem takto dotčené chráněné stavby dle zvláštního zákona"</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bez vyhlášení OHP, a zřejmě ani po jeho vyhlášení, nemají vlastníci dotčených nemovitostí povinnost trpět prověření stavebně akustických parametrů. • Co se týká nemovitostí a pozemků ležících v navrhovaném OHP v vlastnictví naší rodiny a i příbuzných nehodláme trpět vstup kohokoliv v souvislosti tímto záměrem stavby letiště Vodochody na naše pozemky a do našich nemovitostí, pokud nám to výslovně nebude nařizovat zákon, což v tomto případě není. • V průběhu EIA mohou být ukládány podmínky a povinnosti pouze předkladateli záměru, nikoliv vlastníkům okolních nemovitostí. • Tato podmínka tedy nemůže být uložena ze strany investora, nemůže být ani vymáhána. 	<p>258/2000 Sb.</p> <p>To, že je podmínka spojena s návrhem OHP nehraje žádnou roli.</p> <p>Uvedená povinnost vyplývá z ustanovení zák. č. 258/2000 Sb. a postup musí být v souladu se stavebním zákonem. Každopádně je zde uložena povinnost provozovateli ve spolupráci s vlastníkem. Konkrétní postup bude předmětem následných rozhodnutí popř. opatření příslušných správních úřadů a proces EIA je nemůže nijak předjímat nebo konkretizovat.</p>
<p>"83) podmínkou vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál je zprovoznění uvažovaného přivaděče (10 01) od D8 (minimálně zahájení zkušebního provozu)"</p> <p>Uvedená podmínka umožňuje zahájení zkušebního provozu předcházejícího kolaudaci,</p>	<p>Zahájení zkušebního provozu se vztahuje na provoz přivaděče, nikoli terminálu, jak jednoznačně z této podmínky vyplývá.</p>

<p>bez zprovoznění přivaděče od D8. Dokumentace variantu bez přivaděče v provozu neposoudila.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Žádám podmínění zahájení provozu Letiště Vodochody zahájením provozu přivaděče z D8. • Podmínění kolaudace letiště kolaudací přivaděče. • V případě, že dokumentace a podmínky posudku připouštějí provoz letiště bez zprovoznění IO 01, by stanovisko mělo být nesouhlasné, protože tato varianta nebyla řádně posouzena, resp. byla v minulosti odmítnuta. 	
<p>"89) na letišti Vodochody bude uskutečněno maximálně 35 000 pohybů letadel za rok, přičemž pohybem letadla je start nebo přistání letadla" Autor posudku se touto podmínkou dopouští de facto změny kapacity záměru, což je v rozporu s §9 odst. 5 zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.</p>	<p>Záměr je navržen a posouzen na 35 000 pohybů za rok.</p>
<p>"90) při plánování využití letiště a uzavírání smluvních vztahů s jednotlivými dopravci s ohledem na minimalizaci vlivů hluku v ukazateli LDVN směřovat hlavní využití letiště v kategorii dopravních letadel, vojenských letadel a vrtulníků do denní doby 6 - 18 hodin, v době večerní (18 - 22 hodin) plánovat pouze nezbytné pohyby letadel" Autor posudku se touto podmínkou zřejmě snažil omezit negativní vliv na zdraví obyvatelstva a omezit obtěžování okolí hlukem ve večerních hodinách. Podmínka je však formulována velmi neurčitě. Není nikde definováno, co jsou nezbytné pohyby letadel. • Dle našeho názoru lze za nezbytný pohyb považovat pouze nouzové přistání v případě ohrožení života a tento druh pohybů na letišti nelze dost dobře plánovat. V určitém případě by šlo za nezbytné pohyby označit zpožděné přílety, které jsou za určitých podmínek povoleny pro dobu od 22-24hod. Nejsem si zcela jist, že by tak tuto podmínku chápal i provozovatel letiště. V dokumentaci str. 9 je uvedeno plánované rozložení pohybů v průběhu dne a pro dobu večerní (18-22 hodin) je plánováno 29% všech pohybů, což znamená nadprůměrný provoz. • Navrhujeme podmínku více konkretizovat, definovat nezbytný pohyb a stanovit maximální počet pohybů na dobu večerní (18-22 hodin) podobně jako je to stanoveno pro období (22-24 hod.) Přiměřená hodnota by bylo maximálně 5% všech denních pohybů.</p>	<p>Tato podmínka nemá žádnou oporu v legislativě. Jediná možnost je ji ve stanovisku ponechat nebo vypustit. Po zralé úvaze byla ponechána.</p>
<p>"94) postupy pro vzlety a přistání budou respektovat následující zásady: - vzlet ve směru 10 nesmí být veden v celé délce v přímém směru. V tomto přímém směru bude veden pouze v počáteční fázi. Mezi obcemi Panenské Břežany a Bašť z důvodu vyhnutí se zástavbě obce Bašť a Líbeznice následuje zatáčka doleva o 45°, t.j. cca 5 300 m od bodu rozjezdu; dráha letu je navržena tak, aby vedla mimo obec Předboj; napojení na tratě LKPR je na stejném principu jako v případě odletů z dráhy</p>	<p>Bod 5300 m od bodu rozjezdu je prakticky přesně ve stejné vzdálenosti od zastavěného území obou obcí.</p>

<p>28"</p> <p>Dle grafických schémat v dokumentaci a vzdálenosti 5300m od bodu rozjezdu uvedená zatáčka již probíhá nad zastavěným územím obce Bašť.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Navrhujeme přepracování podmínky a posun zatáčky skutečně před obec Bášť, tak aby se startující letadla zastavěnému území obce Bašť opravdu vyhnula. 	
<p>" 107) provozovatel letiště Vodochody zajistí na své náklady administrativně technická a organizační opatření při provozu letiště tak, aby nebyly v rámci plochy navrženého OHP překračovány limity hluku pro venkovní chráněný prostor u staveb bytových a rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb, definovaných zákonem o ochraně veřejného Posudek podle zák. č. 100/2001 Sb. Letiště Vodochody 226 zdraví (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů), kterým vzniklo právo užívání k datu účinnosti opatření obecné povahy o ochranném hlukovém pásmu letiště Vodochody; uvedená opatření bude pravidelně konzultovat s Úřadem pro civilní letectví a Krajskou hygienickou stanicí Středočeského kraje"</p> <p>V podmínce je zcela opominut chráněný venkovní prostor, i když velká řada připomínek k OHP je vypořádána s tím že hlukové limity budou splněny i uvnitř OHP.</p> <p>Příklady vypořádání připomínek k překračování hlukových limitů:</p> <p>„V návrhu stanoviska EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP, tedy i uvnitř území navrhovaného OHP. Pro (v procesu EIA povinnou) minimalizaci vlivů hluku, je podmínkou návrhu stanoviska EIA uloženo projednat návrh OHP. Zároveň ovšem nelze předjímat jeho reálné stanovení, které je předmětem jiného procesu mimo proces EIA. I v případě, že toto OHP nebude stanoveno nebo bude stanoveno v jiné formě, podobě apod., budou muset být plněny příslušné limity životního prostředí pro chráněné venkovní i vnitřní prostory. Během procesu EIA byly formulovány a stanoveny takové podmínky (uvedené v návrhu stanoviska EIA), které zajistí plnění ekologických limitů, což je v souladu s Ústavou, Listinou základních práv a svobod a dalšími právními předpisy ČR. (příloha 4 - str.252)"</p> <p>"Během procesu EIA byly formulovány a stanoveny takové podmínky (uvedené v návrhu stanoviska EIA), které zajistí plnění ekologických limitů."</p> <p>"V návrhu stanoviska EIA jsou uloženy dostatečně výrazné a reálné podmínky k dodržení limitů životního prostředí."</p> <ul style="list-style-type: none"> • Žádáme doplnění této podmínky a dalších obdobných o ochranu chráněného venkovního prostoru (obecného, ne pouze chráněného venkovního prostoru staveb). <p>Celý posudek včetně vypořádání připomínek je poměrně dost zmatečný ohledně rozlišování chráněného venkovního prostoru a chráněného venkovního prostoru staveb.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Žádáme opravu posudku o jednoznačné formulace, zejména vyloučit použití autorova 	<p>Ve stanovisku jsou uvedené prostory přeformulovány přesně podle zák. č. 258/2000 Sb.</p>

<p>oblíbeného nejednoznačného výrazu: chráněný venkovní prostor u stavby v různých variacích, kde není jasné zda jde o chráněný venkovní prostor poblíž stavby, nebo o chráněný venkovní prostor stavby (což jsou rozdílné pojmy které používá legislativa).</p>	
<p>" 115) v případě realizace záměru „Letiště Vodochody" se stane Veřejný příslib letiště Vodochody ze dne 11.8.2011 závaznou nabídkou kompenzačních opatření pro Sdružení obcí dotčených provozem letiště Vodochody; provozovatel letiště bude aktivně spolupracovat při zřízení Sdružení obcí dotčených provozem letiště Vodochody"</p> <p>Jedná se o Veřejný příslib Letiště Vodochody a.s., nikoliv letiště Vodochody. V případě zániku společnosti Letiště Vodochody a.s. a příchodu nového provozovatele letiště nebude tento veřejný příslib účinný.</p> <p>Posudek EUROCONTROL nepovažuje výši částek ve veřejném příslibu jako dostatečné pro kompenzační opatření a pokládá je za výchozí bod pro další jednání:</p> <p>"Whilst this is a useful process resulting In financial payments being paid to tha local municipalities for any breach of the operating restrictions, in terms of aircraft noise control, EUROCONTROL does not consider.this to be a sufficient process to deter a particular operating restriction from being breached. Whilst the public promise may be seen as an incentive for the airport operator not to allow the breach of airport noise restrictions, in terms of aircraft noise control, EUROCONTROL does not consider the payment amount to be a sufficient amount to deter a particular operating restriction ňom being breached. However, it is understood by EUROCONTROL that this amount is only the first proposal from the development proposer and that negotiations to determine an acceptable financial sum will be undertaken with the local municipalities."</p>	<p>Ve stanovisku jsou uvedené prostory přeformulovány přesně podle zák. č. 258/2000 Sb.</p>
<p>"116) kompenzace nejvíce hlukově exponovaným obcím Dolany, Bašť a Panenské Břežany ze strany provozovatele letiště směřovat i do zlepšení podmínek školní a předškolní výuky dětí (protihluková opatření na objektech, nižší počet dětí ve třídách, vybavení k výuce, apod.)"</p> <p>Provozovatel letiště nemůže přinutit postižené obce, aby peněžní kompenzace přijali a směřovali do zlepšení podmínek školní a předškolní výuky. Obce jsou naopak zavázány referendy s provozovatelem letiště nespolečně pracovat a záměru zabránit.</p> <p>Nelze tedy počítat s tímto kompenzačním opatřením a tyto negativní vlivy na školní a předškolní výuku v dotčených obcích nelze nepovažovat za kompenzované při hodnocení míry akceptovatelnosti záměru.</p>	<p>V tomto smyslu byla přeformulová příslušná podmínka stanoviska:</p> <p>- Provozovatel letiště bude aktivně spolupracovat při zřízení Sdružení obcí dotčených provozem letiště Vodochody; nabídka kompenzačních opatření bude vycházet z Veřejného příslibu Letiště Vodochody a.s ze dne 11. 8. 2011; aktualizace kompenzačních opatření za zvýšení vlivů na ŽP bude směřována do posílení plateb za jednoho cestujícího, resp. za jeden pohyb letadla v povoleném režimu; kompenzace za porušení podmínek („nákup výjimek“) budou vyloučeny; nepočítat s tím, že výjimky z podmínek stanoviska jsou možné</p>
<p>Z výše uvedených důvodů navrhuji "Návrh souhlasného stanoviska posudku" změnit na NESOUHLASNÉ STANOVISKO k záměru „Letiště Vodochody" ve variantách definovaných v předloženém oznámení,</p>	

dokumentaci a posudku, tj. k projektovanému množství vzletů a přistání za rok viz výše.	
---	--

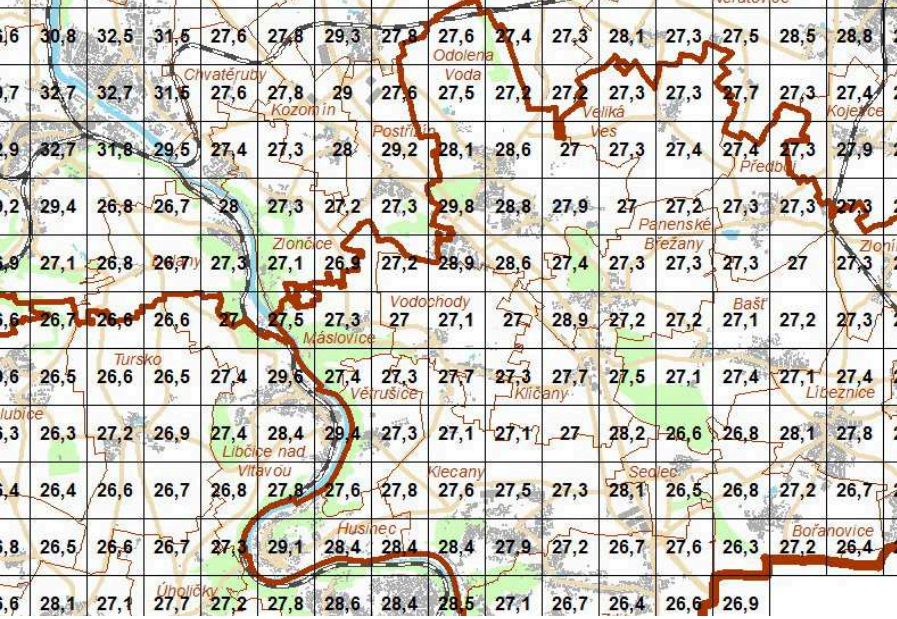
Říha Luděk, Říhová

Připomínka	Vypořádání
<p>Jsem vlastníkem rodinného domu čp. 250 (LV č. 489) na pozemku parc. č. 212/5 v k.ú. Dolany u Prahy, zapsaném na listu vlastnictví č. 426 v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, pracoviště Mělník.</p> <p>Posudek považuji za nesprávný a tendenčně nehodnotící záměr letiště v plném rozsahu resp. zcela opomíjející zásadní rozpory s právem ČR. Letiště Vodochody není ve veřejném zájmu, je pouze v zájmu soukromé komerční skupiny Penta Investments Limited se sídlem v Liassolu na Kypru. Proti záměru protestují desetitisíce lidí - občanů ČR, kteří by byli realizací záměru poškozeni. Není doloženo, že realizace záměru by skutečně byla ve veřejném zájmu, naopak je zcela jasné, že se o žádný veřejný zájem nejedná. Schvalování záměru Letiště Vodochody tudíž nese znaky korupčního jednání a agresivního prosazování zájmů skupiny Penta.</p> <p>Nesouhlasím se snížením kvality životního prostředí v mém bezprostředním okolí, se snížením hodnoty mé nemovitosti a s negativními vlivy na mé zdraví. Realizace záměru Letiště Vodochody by mi způsobila značné újmy - nemohl bych svobodně nakládat se svým majetkem, musel bych strpět nenávratné poškození svého zdraví a zdraví mých dětí a bylo by porušeno mé ústavní právo na kvalitu života a životního prostředí. Nevidím jediný důvod, proč bych měl strpět tato negativa pouze pro to, aby soukromá společnost Penta dospěla k zisku.</p> <p>Chci vyjádřit absolutní nespokojenost se záměrem vybudovat v hustě obydlené oblasti nesmyslný, zdraví a životní poškozující projekt, který je veden pouze finančními požadavky několika movitých lidí a nebere žádné ohledy na desítky tisíc občanů ČR, kteří by tímto projektem byli poškozeni.</p> <p>V dokumentaci EIA jsou uváděny nepravdivé údaje a oprávněné připomínky občanů i odborníků jsou bagatelizovány. Zpracovatel posudku vychází většinou z podkladů, které jsou součástí vrácených studií pro posouzení vlivu (EIA) a nejsou aktualizovány nebo jen částečně. Celá řada již dříve zaslaných nesouhlasných připomínek nebyla vypořádána nebo byla řešena pouze formálně, aniž by byly odstraněny vytýkané nedostatky. Zejména upozorňuji na následující:</p> <p>I. Potřeba letiště?</p> <p>K dispozici nebyla dána dokumentace EUROCONTROL v plném znění v překladu, na kterou se ve velké míře zpracovatel odvolává. Po 8 dnech byla doplněna novou složkou</p>	<p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu" má být záměr realizován.</p> <p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště</p>

<p>EUROCONTROL bez autorizace překladu. Není pravda, že zpracovatel zcela zahrnul doporučení a připomínky do Podmínek souhlasného stanoviska viz pasáže z dokumentace EUROCONTROL.</p> <p>Zdůvodnění potřeby rozvoje Letiště Vodochody zpracovatel zcela odbývá. 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 při posouzení hluku. Po zaslání žádosti navrhovateli rozvoje nebyla předložena žádná konkrétní marketingová/rozvojová strategie, takže přes přesvědčení navrhovatele o existenci poptávky má návrh v zásadě pouze spekulativní charakter.</p> <p>Odd. STATFOR organizace EUROCONTROL v současnosti odhaduje, že evropský letecký provoz dosáhne úrovně roku 2008 přibližně až v roce 2020. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyně o téměř 20 % oproti svému maximu v roce 2008. Paralelní dráha na Ruzyni zvýší rezervu v počtech pohybů minimálně o dalších 20 %.</p> <p>Dovoluji si upozornit na rozhodnutí Nejvyššího správního soudu v případě původně povolené výstavby bytů v oblasti Milíčovských rybníků na pražském Jižním Městě. Soud rozhodl, že nesporným veřejným zájmem je ochrana ohrožených druhů a ne zájem společnosti, která hodlá realizovat svůj investiční záměr, jehož cílem je zisk. Ministerstvo v tomto případě nedostatečně zdůvodnilo, v čem spatřuje naléhavý veřejný zájem a pokud by snad i existoval, nebylo prokázáno, že jej nelze uspokojit jiným řešením, které by minimalizovalo zásah do životního prostředí. Tento případ je zcela analogický k záměru Letiště Vodochody. Vyplývá z něj, že nesporným veřejným zájmem je ochrana životního prostředí pro cca 30 000 obyvatel a ne zájem soukromé investiční společnosti realizovat svůj záměr, jehož cílem je zisk. (Pan Ing. Kačur osobně potvrdil, že po realizaci záměru bude Letiště Vodochody v rámci strategie Penty určeno k prodeji).</p> <p>Pokud by snad existoval veřejný zájem o zvýšení obslužnosti okolí Prahy leteckou dopravou, není zde prokázáno, že toto nelze uskutečnit jiným způsobem, který by minimalizoval zásah do životního prostředí. Vše lze shrnout konstatováním, že tyto požadavky zcela pokryje letiště Ruzyně, kde po schváleném rozšíření o paralelní dráhu bude kapacita pokryta s velkou rezervou.</p> <p>EUROCONTROL ve svém materiálu uvádí... „Dokumentace EIA se v plné míře nezabývá skutečností, zda předpokládaná hlučnost kolem letiště Vodochody je odůvodnitelná s ohledem na obsluhu očekávané poptávky na letišti Ruzyně, kde dochází k běžným přeletům nad centry osídlení. Nicméně je předmětem státních úřadů posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat souběžně s provozem letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště</p>	<p>Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p> <p>Popisovaná výstavba bytů v oblasti Milíčovských rybníků se netýká procesu EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ale procesu Natura dle §45i zák. č. 114/1992 Sb. V případě posouzení Natura, v případě nemožnosti vyloučit významný vliv se skutečně posuzuje, zda veřejný zájem výrazně převažuje nad zájmem ochrany přírody. Ale zde se jednalo o přímý pozemkový zábor chráněného území.</p>
--	---

Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde."	
<p>II. Hluk</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví především ohledně hlukové zátěže. Soustavná a nadměrná hluková zátěž poškozuje sluch, negativně ovlivňuje hypertenzi, kardiovaskulární nemoci, neurózy a deprese. Snižuje se schopnost soustředění, učení. Zejména škodlivé je působení hluku v noci, objevují se poruchy spánku a zhoršuje se jeho kvalita. Nad naším domem by měla dle záměru přeletovat velká letadla ve výšce 300 metrů a to i v noci! Dovedou si zpracovatel a posuzovatel dokumentace představit, jaké to bude žít v takovém domě a jak to ovlivní náš život?</p> <p>Dodržení požadavků na hlukové limity není v dokumentaci ani v posudku doloženo. Vše je řešeno pouze nezávaznými sliby. Nejsou dány žádné garance majitele letiště ohledně hlukové zátěže, případné porušování nelze nijak sankcionovat a v případě prodeje jinému vlastníku budou sliby původního majitele zcela nezávazné.</p> <p>Navrhované mechanismy kontroly hlukových zátěží jsou nejsou vypovídající ani efektivní. Není uvedeno, jak kde a v jakých intervalech by měl být uváděný monitoring prováděn a jak by bylo zajištěno, aby byl nestranný. Je zcela jasné, že pokud zadavatelem monitoringu a tím, kdo by jej financoval, byla společnost Penta resp. majitel letiště, výsledky a vyhodnocení měření mohou být tendenční. Při platné hlukové legislativě, zejména při platnosti Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., nelze prakticky překročení hygienických limitů prokázat, natož se proti nim účinně bránit. Nesouhlasím s tím, aby garance klíčové části záměru byly dány takto vágním, nezávazným a nevymahatelným způsobem.</p> <p>Nebyla provedena žádná místní měření za účelem ověření kumulativního zatížení hlukem v Dolanech současným provozem letiště Ruzyně a alespoň cvičných letů prováděných na letišti Vodochody. Průlety v malých výškách přímo nad obcí jsou pravidlem i přes ubezpečování, že jsou v platnosti od roku 2009 nové provozní postupy pro Letiště Vodochody a trasy na Ruzyň jdou mimo obec. Konstatování zpracovatele, že hlukový příspěvek Ruzyně je v dokumentaci zohledněn dostatečně neobstojí v konfrontaci s realitou.</p> <p>Kompenzace z hlukové zátěže do oblasti vzdělávání a péče o děti jsou v případě Dolan problematické. Škola i školka leží v odletové trase RWY 28. Stále uzavřená okna a ne pro každého vhodný a zdravý chod klimatizace nevytvoří kvalitní podmínky pro výuku. O pobytu ve venkovním prostředí ani nemluvě. Snížení počtu dětí ve třídách je přímo úsměvný návrh.</p>	<p>Pro bezpečné plnění hlukových limitů stanovil proces EIA následující podmínky stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů ve všech chráněných venkovních prostorech a ve všech chráněných venkovních prostorech staveb stanovených v § 30 odst. 3 zákona, které vznikly před datem účinnosti opatření obecné povahy o ochranném hlukovém pásmu letiště Vodochody, budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržování hlukových limitů pro uvedené chráněné venkovní prostory; tato opatření budou projednána s ÚCL a KHS; provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření, kterými musí být zajištěno bezpečné plnění hygienických limitů; zvláštní pozornost bude věnována případu podstatné změny složení leteckého parku - predikčnímu modelu bude podroben každý roční letový plán letiště na následující rok; v případě, že bude signalizováno překročení zákonem stanovených hygienických limitů, bude příslušný roční plán upraven tak, aby k překračování limitů nemohlo dojít - systém monitoringu hluku bude sloužit k ověření správnosti výpočtového modelu hlukového zatížení území z budoucího provozu letiště a jeho porovnání s reálně naměřenými hodnotami a pro případná opatření na eliminaci hlukového zatížení území <p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se přechází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelem posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který potvrdil závěry posudku zdravotních rizik.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné</p>

	stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."				
III. Doprava Realizací záměru by došlo k dopravnímu kolapsu v regionu a to jak ve fázi výstavby tak i provozu. Majitel letiště se dovolává na vybudování mimoúrovňového křížení na dálnici D8, což je ovšem velmi pochybné. Realizace takového křížení není v plánu ministerstva dopravy ani Ředitelství silnic a dálnic a nejsou na něj plánovány investiční prostředky. Investor a projektant také zcela chybně stanovili počet nákladních automobilů projíždějících po komunikacích v okolí letiště ve fázi výstavby a rovněž chybně stanovili počet cisteren pro zásobování pohonnými hmotami ve fázi provozu. Bohužel se domnívám, že tyto chyby byly uvedeny zcela záměrně a cíleně. Uvedení správného počtu by totiž zvýšilo hlukové i imisní zatížení, což by však bylo pro oznamovatele nevýhodné. Nechápu jak je možné, že posudek EIA připomínky k tomuto problému zamítl. Žádám o přehodnocení a řádné prověření těchto okolností. Zpracovatel zcela odmítá připustit vliv „Obchvatu Kralup nad Vltavou“, který do katastru Dolan převede velkou hlukovou i emisní zátěž ze silniční dopravy. Tento projekt obchvatu Kralup nad Vltavou v celkovém posuzování záměru Letiště Vodochody musí být zohledněn, protože dojde k dlouhodobému hraničnímu zatížení, jak hlukem, tak emisemi. Za tohoto stavu i malé ovlivnění realizací záměru rozvoje Letiště Vodochody bude v reálu dosahovat nadlimitních hodnot. Smutné je, že údajně neexistují limity pro kumulativní působení vlivu na životní prostředí tak, jak tvrdí zpracovatel...	MÚK Odolena Voda na D8 je součástí záměru a podmínkou stanoviska EIA, jeho realizace je věcí oznamovatele, nikoli ŘSD. Navíc je podmínkou návrhu stanoviska podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál zprovozněním přivaděče od D8. Mj. je tato MÚK veřejně prospěšnou stavbou podle ZÚR Středočeského kraje. Počty pohybů nákladních automobilů jsou posouzeny správně. Např. v Rozptylové studii – etapa výstavby je vyjádřena potřeba nákladních vozidel (TNA) na 7,5/hod. Za den se předpokládá 12 hod., tj. 7,5 x 12 = 90 TNA/den. Liniové zdroje znečišťování jsou rozděleny do 4 tras s následujícími počty pohybů TNA za den: 53+53+53+22=181 pohybů TNA/den. Z uvedeného je zřejmé, že počet pohybů TNA je více než 2x větší než potřeba TNA. Obchvat Kralup představuje vymístění dopravy z intravilánu města a snížení vlivů na životní prostředí a zároveň snížení počtu obyvatel z hlediska vlivů na zdraví. Z tohoto důvodu byla řešena varianta bez tohoto obchvatu, která představuje celkově větší vlivy na ŽP (v rámci principu předběžné opatrnosti). Vzhledem k tomu, že v rámci přípravy, výstavby a provozu tohoto obchvatu budou muset být dodrženy limity ŽP, nelze předpokládat významné vlivy na ŽP, které by mohly ovlivnit posouzení uvažovaného záměru. V dokumentaci EIA (Veselý P., 2005, Obchvat Kralup nad Vltavou včetně mostu, jako součást aglomeračního okruhu - I. etapa - EIA - dokumentace) k tomuto záměru se v kapitole Vlivy na ovzduší a klima uvádí: Z výše uvedených tabulek je zřejmé, že vlivem provozu zdrojů spojených s realizací záměru nebude docházet k nadlimitnímu imisnímu zatěžování území, naopak povede zejména v oblasti Kralup ke snížení imisní zátěže oproti stavu bez realizace. Dle aktualizované legislativy je záměr typu obchvat jedním z kompenzačních opatření, která musí být realizována např. při signalizaci překročení imisního limitu. Záměr letiště Vodochody pak bude v prostoru Dolany (Rozptylová studie - varianta 3 generovat následující imise - bod 5014 Rozptylové studie):				
	Látka/Roční koncentrace	Pozadí v prostoru LV 415/2012 (MŽP) µg.m ⁻³	Příspěvek záměru LV V3 µg.m ³ (dle dokumentace)	Celkem µg.m ⁻³	Limit µg.m ⁻³ 201/201
	Benzen	1,2	0,0013	1,2	5
	NO2	12	2,91	15	40
	PM ₁₀	27	0,096	27	40
	PM _{2,5}	16	(0,096)	16	25

	<p>Tato situace, kdy se vlivy záměru letiště Vodochody, při povinném zaokrouhlování na jednotky stanovených imisních limitů, rovnají nule (kromě NO₂) nemůže vést k překročení imisních limitů.</p> <p>Kromě toho jsou příspěvky záměru letiště Vodochody tak malé, že jsou velmi jednoduše kompenzovatelné v rámci legislativy ochrany ovzduší.</p>
<p>IV. Ovzduší</p> <p>Území regionu je již dnes přetíženo resp. jeho zatížení se pohybuje na hranicích stanovených standardy kvality ovzduší. Realizací záměru by nepochybně došlo v některých ukazatelích k překročení únosnosti daného území se všemi negativními důsledky pro životní prostředí a lidské zdraví. Celá problematika ovzduší je v dokumentaci EIA zpracována velmi povrchně, zabývá se pouze odhady, které nejsou založeny na měření skutečného stavu. Posudek pak veškeré připomínky odmítl jako nepodložené a označil možné zhoršení ovzduší v důsledku záměru letiště za nevýznamné. S tím absolutně nemohu souhlasit.</p> <p>Ve všech vyjádření k „EIA“ byl požadavek dlouhodobě měřit emisní zatížení oblasti Dolan; hlavně v období inverzí a topné sezony. Bylo provedeno pouze krátkodobé měření za téměř ideálního počasí, bez topení. Toto měření je vydáváno za objektivní údaj, což je naprosto neodpovídající a tendenční. Navíc k posouzení emisní zátěže s následným monitoringem je vybrán prostor Letiště Vodochody, kde k výraznému zhoršení stavu ovzduší dojde jen za velmi nepříznivých až extrémních okolností, vzhledem k umístění letiště.</p>	<p>Do 1.12.2012 bylo stanovení imisního pozadí zcela věcí zpracovatele rozptylové studie, přičemž bylo uloženo vycházet především z map znečištění HMÚ, údajů o měření z nejbližších monitorovacích stanic, příp. z vlastního cíleného měření. Tak to také v dokumentaci bylo správně provedeno.</p> <p>Od 1.12.2012 je při hodnocení úrovně znečištění v předmětné lokalitě uloženo vycházet z map úrovně znečištění konstruovaných v síti 1x1 km, které obsahují v každém čtverci hodnotu klouzavého průměru koncentrace pro všechny znečišťující látky za předchozích 5 kalendářních let, které mají stanoven roční imisní limit.</p>  <p>Např. aktuální (10/2013) mapa úrovně znečištění ve čtvercích 1x1 dle zák. č. 201/2012 Sb. a vyhl. č. 415/2012 Sb. pro indikovanou škodlivinu PM₁₀ – roční průměr je uvedena v textu.</p> <p>Imisní limit = 40 µg.m⁻³.</p> <p>V oblasti Dolan je imisní zatížení pro indikovanou škodlivinu PM₁₀ – roční</p>

	<p>průměr 27,3 µg.m-3.</p> <p>Příspěvek uvažovaného záměru vč. vyvolané dopravy pro indikovanou látku – PM10 roční průměr představuje imisní koncentraci = 0,009 - 0,127 µg.m-3. Z uvedeného je zřejmé, že v ukazateli PM10 roční koncentrace nedojde po realizaci záměru buď k žádné změně legislativou stanoveného pozadí nebo o jeho zvýšení o 0,1 µg.m-3. Hodnoty zůstanou stále hluboce pod limitem 40 µg.m-3.</p> <p>Dále je nutno upozornit, že dle nové legislativy ochrany ovzduší ani v případě signalizace překročení limitu nenastává zamítnutí záměru, ale povinnost realizace kompenzačních opatření.</p>
<p>V. Majetek</p> <p>Dokumentace EIA přímo počítá se snížením hodnoty a tedy i cen nemovitostí v regionu v souvislosti se spuštěním provozu letiště o 25%. Dle mého názoru bude ztráta daleko vyšší, ne-li 100%.. Po vyhlášení ochranného hlukového pásma se de facto uvnitř tohoto pásma zruší hlukové limity a velmi se zkomplikují veškerá stavební řízení. Režim OHP velmi limituje jakoukoliv stavební i rekonstrukční činnost, nebo ji neúměrně zdražuje při reálném poklesu cen nemovitostí. V rámci ochranného hlukového pásma by i případné rekonstrukce domů měl schvalovat Úřad pro civilní letectví a měl by být opatřen souhlas majitele letiště. Navíc veškeré náklady na zajištění protihlukové ochrany povinné v OHP by nesli případní stavebníci. Obec Dolany leží zcela v trasách koridorů plánovaných letů a zamýšlené hlukové ochranné pásmo sahá daleko za katastr obce, přesto se dokumentace nijak nezabývá souladem s územním plánem obce a souhlasem lidí, jejichž majetek by byl takto znehodnocen. Vyhlášení ochranného hlukového pásma bude mít negativní, až likvidační vliv na rozvoj obcí.</p> <p>Při realizaci záměru tedy dojde k úplnému znehodnocení mého majetku. Nemovitost, jejímž jsem vlastníkem, bude zcela neprodejná, neboť není pravděpodobné, že by někdo investoval do bydlení v domě, kde mu budou létat velká dopravní letadla cca 300 metrů nad hlavou. Nechápu jak je vůbec v právním státě možné jen uvažovat o takovém znehodnocení mého majetku a uvalení takových omezení na mou osobu bez mého výslovného souhlasu. Ke znehodnocení mého majetku i majetku obce a jejích dalších obyvatel má dojít z důvodu realizování zisku soukromé společnosti Penta Investments Limited se sídlem v Liassolu na Kypru. Domnívám se, že v právním státě není možné, aby kvůli záměru a zisku soukromé společnosti (navíc z ciziny) byl znehodnocen majetek tisíců občanů a desítek obcí a to proti jejich vůli.</p>	<p>Za předpokladu plnění ekologických limitů se nepředpokládají přímé vlivy na hmotný majetek a kulturní památky. Pro objektivitu je však nutné upozornit, že dle přílohy č. 21 k vyhlášce č. 3/2008 Sb. se v ochranném pásmu zohledňuje úprava základních cen pozemků do 5%.</p> <p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Măslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřižín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolínek částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolínek do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolínek částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního</p>

	<p>zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle §90 zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle stavebního zákona (než autorizace EIA).</p> <p>Územní plán stanovuje funkční využití ploch.</p> <p>Zajištění souladu s územním plánem je předmětem následného procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA (viz stavební zákon). Pokud by záměr nebyl v souladu s územním plánem, potom nemůže být územní rozhodnutí vydáno.</p> <p>Zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu § 90: "Posuzování záměru žadatele</p> <p>V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>VI. Bezpečnost</p> <p>Bezpečností provozu a jeho dopadem na okolí se záměr de facto nezabývá. Přitom je zřejmé, že území skýtá zvýšenou pravděpodobnost havárie letadla, zejména kvůli migračním trasám ptactva, hlavně havranů, které vedou přes území letiště a trasy plánovaných vzletů a přistání letadel. Sřetenutí s takovým hejnem ptáků může mít pro letadlo fatální následky, případná havárie letadla by pak mohla být o to rizikovější, neboť v blízkém okolí se nachází obří zásobníky pohonných hmot v Kralupech a plynu ve Chvatěrubech. Nechápu, jak je možné zvažovat pozitivně záměr letiště v takovémto území.</p>	<p>Vzhledem k velmi přísným bezpečnostním standardům letecké přepravy je technický stav letadel dobrý, provádění údržby letadel je certifikovanou činností kontrolovanou ÚCL.</p> <p>Co se týče kolizí s ptáky, pak v rámci procesu EIA byla zpracována rozsáhlá studie, která se zabývá velikostí rizika při střetu s ptáky. Tato problematika zahrnuje i jiné druhy ptáků než havrany a kavky. Podle kritérií ICAO Bird Strike Comitee lze považovat za únosnou míru rizika, pokud dochází k 5 srážkám s ptáky na 10 000 pohybů letadel. Na základě vyhodnocení podmínek na lokalitě a v okolí a na základě znalostí situace na letišti Ruzyně se předpokládá počet střetů s ptáky pod polovinou přijatelné hodnoty.</p> <p>V posledních třiceti letech došlo k zásadnímu pokroku při konstrukci motorů, které jsou schopny bez výrazného snížení výkonu absorbovat srážku i s několika ptáky současně, stejně tak se (díky průběžnému testování) zvýšila odolnost ostatních částí letadla - čelních skel, ocasních ploch a křídel. Pokud při srážce s letadla s ptákem dojde k vysazení motoru, piloti postupují standardními postupy pro let s jedním motorem, na které jsou pravidelně školení.</p> <p>Údaje dodané v dokumentaci EIA lze považovat za dostatečné. Výsledkem tohoto hodnocení bylo konstatování přijatelného rizika.</p> <p>Za nepříznivých meteorologických podmínek bylo prokázáno, že se ptáci z důvodů viditelnosti pohybují v menších výškách a mohou ohrozit letadlo pouze v bezprostřední blízkosti letiště, kde lze efektivně využít nástrojů ornitologické</p>

<p>v dalším rozšíření uvažovat i s kontrolou dráhy letu (výšky, body točení, výšek letu na přiblížení, apod., případně dalších provozních omezení, např. brzdění reyerzací tahu v definované době, či motorové zkoušky, apod.) požadují spustit (nikoli pouze o ní „uvažovat“) tuto kontrolu se začátkem provozu, jelikož se jedná o základní parametry určující dodržování letových postupů. zpracování naměřených hodnot (výstupní protokoly a celkové zprávy) bude možné přizpůsobit požadavkům provozovatele letiště, či kontrolních orgánů požadují zaručení neovlivnitelnosti primárních dat.</p> <p>Fáze provozu Monitoring hluku po dosažení 1 400 pohybů proudových letadel za rok budou zahájena reálná měření hluku z leteckého provozu a zbytkového hluku, v předpokládaných oblastech budou zahájeny práce na finalizaci výběru vhodné lokality a konkrétních monitorovacích bodů, včetně zajištění budoucích smluv o pronájmu měřicích míst po dosažení 1 400 pohybů proudových letadel v charakteristickém letovém období bude v následujícím roce zahájen postupně průběžný monitoring hluku z leteckého provozu a to tak, aby prioritně byl zprovozněn monitorovací bod v lokalitě Panenské Břežany plně nasazení a plná funkce monitorovacího systému kontinuálního monitoringu hluku pro kontrolu navrženého OHP bude při dosažení 2 850 pohybů proudových letadel za rok požadují, aby monitoring byl podmínkou bylo spuštění monitoringu současně s uvedením Letiště Vodochody do provozu dle uvedeného záměru, nikoli až dodatečně po dosažení určitého počtu pohybů letadel, jinak hrozí nekontrolovatelné zatížení hlukem po dobu minimálně 2 let, zvláště při nedodržování pravidel letového provozu na Letišti Vodochody, jako se děje dosud. Do podmínek souhlasného stanoviska důrazně požadují doplnit: Jakékoli porušení omezujících podmínek navržených a doplněných do podmínek souhlasného stanoviska, jako „Podmínky pro udělení povolení projektu rozvoje“, by zrušilo platnost posouzení EIA, se všemi důsledky pro další provoz Letiště Vodochody, až po zastavení provozu (doporučení EUROCONTROL). Při prokazatelném rušení vysílání TV, rozhlasu a provozu bezdrátových komunikačních systémů zvýšeným provozem letadel, zajistí provozovatel letiště nerušené využívání těchto služeb, v původním rozsahu, na svůj náklad. Podmínky souhlasného stanoviska v plném znění zapsat jako věcné břemeno, tak aby bylo vždy zřejmé, že podmínky z tohoto dokumentu jsou závazné i pro případně nové provozovatele Letiště Vodochody. Shrnutí:</p>	<p>situován s ohledem na hluk z D8) - Jižní okrajová zástavba (pravý břeh Vltavy) obce Zlončice - Západní okraj obce Bašť - další stanice pro monitorování hluku na východní straně letiště, která bude brát v úvahu rozdělení přepravy, když bude v provozu RWY10 - Jeden mobilní bod, který by byl nasazován do sporných prostorů, případně kde by docházelo ke stížnostem.Stanice jsou navrženy v místech s předpokládaným největším působením vlivů hluku. Monitoring bude vybaven mobilní stanicí, výpočtovým modulem a predikčním modulem. Realizace monitoringu je uložena postupně. Dle zpracovaných podkladů lze usuzovat, že realizace je v dostatečném předstihu před případným přiblížením se hlukovým limitům. Spuštění monitoringu je uloženo při dosažení cca 5% cílové kapacity proudových letadel, plný provoz monitoringu při dosažení cca 10% cílové kapacity. Monitoring bude prováděn kontinuálně, tj. trvale. Bude garantován akreditovanou laboratoří a kontrolován KHS a ÚCL.</p> <p>Proces EIA nestanovuje „Podmínky pro udělení povolení projektu rozvoje“, ale podmínky, které musí zohlednit následná rozhodnutí, popř. opatření dle §10 zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>Při rušení vysílání TV, rozhlasu a provozu bezdrátových komunikačních systémů je nutné obrátit se na ČTÚ, v jehož kompetenci je zajištění nápravy.</p> <p>K zápisu věcného břemene je potřeba upozornit, že proces EIA není ani územním rozhodnutím, ani stavebním povolením, aby mohl toto břemeno stanovit.</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu“ má být záměr realizován.</p> <p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru. V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají</p>
--	---

<p>V této fázi posuzování záměru je třeba zdůraznit, že veškerá zodpovědnost přechází na státní orgány (hlavně MŽP), které jasně musí stanovit na základě čeho a čí zájmy bude hájit. Zda zachování stávajícího stavu s možností dalšího rozvoje celé oblasti ku prospěchu všech a nebo krátkodobý záměr soukromého investora za účelem generování zisku na úkor zdraví a majetku obyvatel, kteří odvádějí daně zde a ne v daňových rájích. Náhrady, plynoucí z případných soudních jednání o cenových vyrovnáních za znehodnocení nemovitostí v držení obcí i soukromých majitelů, půjdou za státem tj. všemi daňovými poplatníky. Nikoli za Pentou, jako vlastníkem letiště. Toto má být veřejný zájem?</p> <p>EUROCONTROL ve svých závěrech a doporučeních k dané problematice také uvádí, že je nutné, aby státní orgány jasně stanovily priority, ze kterých vychází jejich stanovisko a zabývaly se tím, zda je tento záměr skutečně veřejným zájmem, který nelze uspokojit s daleko menším negativním vlivem na životní prostředí (alternativa Letiště Ruzyně). Zvláště, když EUOKONTROL ve svých závěrech konstatuje, že nebyla předložena, ani na vyžádání, žádná konkrétní marketingová/rozvojová strategie.</p> <p>Pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště Ruzyně vyloučeni kvůli vysokým nákladům, nebyly poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody, je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců atd. Návrh rozvoje letiště Vodochody, odůvodněný existencí poptávky, má spekulativní charakter a je nepodložený.</p> <p>Přes dílčí posun v některých bodech, je i nadále celý záměr rozvoje Letiště Vodochody pro jeho okolí tak silně zasahující do životního prostředí a vlastního života obyvatel, že se záměrem nelze souhlasit.</p> <p>Upozorňuji, že v případě souhlasného, stanoviska MŽP a realizace záměru za situace takového opomíjení mých ústavních práv použiji veškeré možné právní kroky k obraně svých práv, budu postupovat cestou soudní žaloby, ústavní stížnosti a stížnosti k Evropské Komisi a Evropskému soudnímu dvoru.</p>	<p>větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
---	--

Severa Milan (v zast. Bahleda Martin, advokát)

Připomínka	Vypořádání
<p>Věc: Vyjádření k posudku o hodnocení vlivů na životní prostředí „Letiště Vodochody“</p> <p>V zastoupení našeho klienta pana Milana Severy, narozeného dne 21.2.1970, bytem v Měšicích u Prahy, Zámecká 250/11, PSČ 250 64, předkládáme vyjádření k posudku o hodnocení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní</p>	

<p>prostředí), v platném znění (dále jen „Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“), předkládaného v souladu s příslušnými ustanoveními Zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.</p> <p>Předmětem záměru oznamovatele společnosti Letiště Vodochody, a.s. je rozšíření a zprovoznění stávajícího neveřejného mezinárodního letiště AERO Vodochody na veřejné mezinárodní letiště s předpokládaným intenzivním celoročním provozem a počtem odbavených cestujících kolem 3,5 mil. za rok, s 35 tisíci pohyby letadel za rok. K tomu se přidružuje obslužná osobní i nákladní doprava po pozemních komunikacích v okolí letiště, jež je pro charakteristický letový den (24 hod.) uváděna v počtu kolem 6.000 vozidel včetně autobusů a těžkých nákladních automobilů.</p> <p>V první řadě si dovoluujeme shora nadepsané Ministerstvo životního prostředí České republiky (dále jen „Ministerstvo životního prostředí“) upozornit na skutečnost, že Klient dne 9. prosince 2012 doručil Ministerstvu životního prostředí své stanovisko, resp. vyjádření k Dokumentaci o hodnocení vlivu na životní prostředí, s kterým se jak Ministerstvo životního prostředí tak zpracovatel posudku v souladu s příslušnými ustanoveními Zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nikterak nevypořádal. V příloze tohoto vyjádření předkládáme původní vyjádření ze dne 9. prosince 2012, včetně potvrzení o jeho doručení. Na svých připomínkách obsažených ve výše uvedeném vyjádření trváme.</p>	
<p>S obsahového hlediska se posudek (včetně podkladů pro její zpracování) jeví jako neurčitý, nekonkrétní, často odkazující na různá nekonkretizovaná „upozornění“ a nepřipouštějící alternativní pohled na zatížení životního prostředí navrhovaným záměrem, což vyplývá i z posudku organizace The European Organization for Safety of Air Navigation (dále jen „Eurocontrol“). Zejména si dovoluujeme poukázat na neodůvodněnost výstavby letiště Vodochody, v době kdy dochází k rozšiřování letiště Václava Havla či výtky při zpracování akustické studie, kde Eurocontrol ve svém posouzení uvádí, že při posouzení vlivů nebyly vzaty v úvahu budoucí prognózy případné poptávky po dopravě či absence vypracování marketingová strategie dalšího vývoje, srovnání této strategie s jinými prognózami či úvahy nad potencionálním rozdělením trhu mezi letištěm Vodochody a letištěm Václava Havla či jinými letišti. Pokud jde o neodůvodněnost výstavby letiště Vodochody si dovoluujeme vyjádřit svůj souhlas s posouzením Eurocontrolu. Dále toto posouzení Eurocontrolu na řadě míst vytýká vágnost a neurčitost různých faktorů, které jsou stěžejní pro posouzení vlivu tohoto záměru na životní prostředí (např. strana 19 „Ministeria! point 4: The calculation indefiniteness“, strana 20 „Ministeria! point 5: The methodology of the caicuiation“ či strana 26 „Ministeria! point 8: Checking of the noise pollution in the Vodochody Airport surroundings“), a které nejsou v posudku zohledněny. V návaznosti na výše uvedené žádáme, aby tyto připomínky Eurocontrolu byly při posuzování vlivů na životní prostředí zohledněny a dokumentace v tomto smyslu doplněna či přepracována.</p>	<p>V posudku jsou zohledněny všechny závěry a doporučení Eurocontrol, které se týkají vlivů na životní prostředí.</p>

<p>Rovněž nám dovoluňte poukázat na skutečnost, že posudek, který je předmětem tohoto vyjádření absolutně neobsahuje posouzení působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. Naprosto nesouhlasíme s tvrzením obsaženým v posudku, že uvedené vlivy nelze hodnotit kumulativně. Domníváme se, že EIA je posouzení vlivů určitého záměru na životní prostředí komplexně, a to i v souvislosti s ostatními vlivy na životní prostředí v dané lokalitě, což vyplývá i z podstaty příslušné právní úpravy.</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze sčítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze sčítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze sčítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z §12 zák. č. 17/1992 Sb.: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel bylo provedeno komplexní zobrazení nejvýznamnějších kumulativních vlivů, které ovšem nemá žádné závazné limity. Navíc se zde používají některé umělé deskriptory - např. L_{DVN}, které jsou výsledkem matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB) a nemají nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnávány s hlukovými limity.</p> <p>U přehledu leteckého provozu je nutné zohlednit také výšku, typ letadla a charakter konkrétního pohybu.</p> <p>Kumulativní vlivy hluku na zdraví jsou v dokumentaci podrobně řešeny ve formě L_{DVN}.</p> <p>Podstatné je to, že dodržování hlukových limitů z veškerého leteckého provozu bude garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviště.</p> <p>V dokumentaci je uvedeno, jaký bude synergický vliv provozu letiště a</p>
--	---

	<p>automobilové dopravy a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>V dokumentaci jsou uvedeny kumulativní vlivy hluku a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p>
<p>V neposlední řadě si dovoluujeme poukázat na nesoulad záměru s územním plánem dané lokality.</p>	<p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Máslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřižín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolínek částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolínek do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolínek částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle §90 zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle</p>

	<p>stavebního zákona (než autorizace EIA). Územní plán stanovuje funkční využití ploch. Zajištění souladu s územním plánem je předmětem následného procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA (viz stavební zákon). Pokud by záměr nebyl v souladu s územním plánem, potom nemůže být územní rozhodnutí vydáno. Zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu § 90: "Posuzování záměru žadatele V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu s vydanou územně plánovací dokumentací," Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry. Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>Dále bychom rádi poukázali na neaktuálnost dat na základě kterých byl posudek zpracován. Již v předchozím vyjádření jsme poukazovali na skutečnost, že zpracovatelé posudků pracují s neaktuálními daty. Z celého postupu při posuzování tohoto záměru jsou patrné značné průtahy. Domníváme se, že zákonodárce záměrně stanovil určité lhůty, tak aby posudky EIA co nejvíce odpovídali skutečnosti. Dle ustanovení § 9 Zákona o posuzování vlivů na životní prostředí platí, že doba pro zpracování posudku EIA nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta podle odstavce třetího uvedeného ustanovení 9 může být prodloužená, nejdéle však o 30 dnů. Při posouzení jednotlivých skutečně uplynulých lhůt je zřejmé, že zákonem stanovené lhůty byly značně překročeny, což - jak uvádíme výše - svádí k polemice, zda vstupní data na jejichž základě je posudek vypracován jsou aktuální, a zda je v důsledku toho předmětný posudek věrohodný.</p>	<p>Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu stanoviska, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoúčelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací). Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska. Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviska bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p>
<p>Dovolujeme si opět zdůraznit i ústavněprávní hledisko s poukazem na ustanovení článku 7 Ústavy České republiky, který ukládá státu „dbát o šetrné využívání přírodních zdrojů a ochranu přírodního bohatství". Listina základních práv a svobod se hlásí k etickému principu trvale udržitelného rozvoje, přiznává každému právo na příznivé životní prostředí a informace o něm a vyváženě stanoví vztah mezi lidskou svobodou a povinnostmi vůči přírodě: "Vlastnictví zavazuje. Nesmí být zneužito na újmu práv druhých anebo v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy. Jeho výkon nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem." Je si však vědoma i negativních vlivů uspokojování lidských potřeb na přírodu a proto opětovně přikazuje: "Při výkonu svých práv nikdo nesmí ohrožovat ani poškozovat</p>	<p>V tomto procesu EIA bylo pomocí reálných podmínek stanoviska zajištěno plnění ekologických limitů, tj. zajištění stavu, kdy nedojde k ohrožování ani poškozování životního prostředí, přírodních zdrojů, druhového bohatství přírody a kulturních památek nad míru stanovenou zákonem. Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu" má být záměr realizován.</p>

<p>životní prostředí, přírodní zdroje, druhové bohatství přírody a kulturní památky nad míru stanovenou zákonem." Jak uvádíme i v naše předchozím vyjádření jak zpracovatel, tak i oznamovatel, společnost Letiště Vodochody, a.s. opět dostatečně neprokázali „veřejný zájem," v důsledku kterého by stát mohl omezit ústavním pořádkem zaručená lidská práva a svobody, tedy kdy jiný veřejný zájem (princip nejvyšší hodnoty, kde životní prostředí je jedním z prioritních veřejných zájmů) převýší zájem na životním prostředí. Z uvedené dokumentace zjevně vyplývá upřednostňování ekonomických zájmů jedné společnosti, či skupiny před zájmem veřejným.</p>	
<p>Závěrem bychom se vyjádřili k osobě zpracovatele posudku RNDr. Vladimíra Ludvíka. Při provedení jednoduché rešerše práce pana RNDr. Vladimíra Ludvíka z veřejně dostupných zdrojů jsme dospěli k zjištění, že pan RNDr. Vladimír Ludvík, v této věci zpracovatel oponentního posudku s panem RNDr. Tomášem Bajerem, CSc., v této věci zpracovatel dokumentace úzce spolupracovali v mnoha řízeních o posuzování vlivů na životní prostředí, přičemž vždy dospěli k akceptovatelnosti hodnoceného závěru (např. soustava Natura 2000, výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Nošovice, Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně, a další). K závěru možné podjatosti nás vede nápadná podoba posudků, či vzájemné přebírání závěrů obsažených v těchto posudcích (což je patrné i v tomto případě).</p>	<p>Uváděné autorizované osoby jsou autory několika set dokumentů procesu EIA. Není nic zvláštního na tom, že jsou autory těchto dokumentů u několika shodných procesů. Zákon č. 100/2001 Sb. to nijak nevylučuje.</p>
<p>Vzhledem k výše uvedenému, je tak nutné prohlásit, že posudek je nedostačující, vadný jak z formálního, tak i z obsahového hlediska. Jeho nedostatky spočívají především v tom, že z hlediska jejího významu nejen na životní prostředí, ale i na celospolečenský dopad ve vztahu k Letišti Vodochody je nepřesný, založený na neaktuálních datech, absolutně absentuje komplexní posouzení vlivů předmětného záměru na životní prostředí ve spojitosti s vlivy z jiných zdrojů. Celý posudek působí dojmem opsání jednotlivých výpočtů či závěru druhého zhotovitele. Rovněž si závěrem dovolujeme zdůraznit podjatost zpracovatele posudku, a podobnost posudku s jinými posudky (letiště Václava Havla).</p>	<p>Posudek musí posoudit dokumentaci včetně jejích tvrzení a metod, které v některých případech musí citovat. Posudek je založen na aktuálních datech – viz např. plné zohlednění legislativy ochrany ovzduší z roku 2012. Vlivy z jiných zdrojů jsou plně akceptovány v míře požadované aktuální legislativou. Je celkem jasné, že obdobné záměry generují obdobné vlivy na ŽP a jejich povinná minimalizace a eliminace vyžaduje obdobné podmínky.</p>
<p>Dále nám dovolte zdůraznit fakt, že účelem posuzování vlivů na životní prostředí je získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů, a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti. V této souvislosti a s poukazem na zjevnou podjatost zpracovatele posudku si dovolujeme konstatovat, že tento je v rozporu se Zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí. Z těchto důvodů s předmětným posudkem nesouhlasíme navrhuje aby byl předmětný posudek vrácen k dopsání jinému znalci, u něž nebudou pochybnosti o jeho podjatosti. Rovněž trváme na závěrech obsažených v našem vyjádření ze dne 9.12.2012, a žádáme aby k těmto vyjádřením bylo přihlédnuto.</p>	<p>Objektivní podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů je toto stanovisko. Udávaná podjatost zpracovatele posudku nebyla v tomto procesu EIA potvrzena.</p>
<p>Příloha: Vyjádření k Dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí „Letiště</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č.</p>

<p>Vodochody"</p> <p>V zastoupení našeho klienta pana Milana Severy, narozeného dne 21.2.1970, bytem v Měšicích u Prahy, Zámecká 250/11, PSČ 250 64, předkládáme vyjádření k Dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění (dále jen „Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“), předkládaného v souladu s ustanovením § 8 Zákona o posuzování vlivů na životní prostředí k Dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí „Letiště Vodochody“.</p> <p>Předmětem záměru oznamovatele společnosti Letiště Vodochody, a.s. je rozšíření a zprovoznění stávajícího neveřejného mezinárodního letiště AERO Vodochody na veřejné mezinárodní letiště s předpokládaným intenzivním celoročním provozem a počtem odbavených cestujících kolem 3,5 mil. za rok, s 35 tisíci pohyby letadel za rok. K tomu se přidružuje obslužná osobní i nákladní doprava po pozemních komunikacích v okolí letiště, jež je pro charakteristický letový den (24 hod.) uváděna v počtu kolem 6.000 vozidel včetně autobusů a těžkých nákladních automobilů.</p> <p>Při zpracovávání tohoto vyjádření jsme se zaměřili především na formální stránku dokumentace a posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví z hlediska vlivů hluku z leteckého provozu.</p> <p>S obsahového hlediska se dokumentace (včetně podkladů pro její zpracování) jeví jako neurčitá, nic neřkající, nekonkrétní a často odkazující na různá nekonkretizovaná „upozornění“. Jako jeden z takových příkladů lze uvést v kapitole B.I.5 „Zdůvodnění potřeby realizace tohoto záměru o odkazy na Jakási" upozornění Jakýchsi" představitelů Evropské komise „někdy" v průběhu roku 2005. Ve stejné kapitole se zpracovatel odvolává na jakousi" Studii sociálních a ekonomických dopadů letecké dopravy z roku 2004 vyhotovenou blíže nedefinovanou společností York. Navíc skutečnost, že tyto „podklady" jsou zpracovány již před pěti, resp. šesti lety je sama o sobě dokladem jejich zřejmé neaktuálnosti a zastaralosti nereflktující aktuální údaje. Zdůvodnění potřeby záměru je nekonkrétní, nezřetelné, mlhavé, netransparentní a navíc vychází z podkladů a údajů, které jsou již zastaralé; nelze proto vyloučit možnou účelovost jejich vytvoření s cílem obhájit objektivně neobhajitelné, když zpracovatel nedokládá kým ani od koho jsou tyto podklady získány.</p>	<p>100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru. V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
<p>Dále jsme se zaměřili na vliv hluku z leteckého provozu na životní prostředí a zdraví obyvatel dotčených území. Dokumentace vychází z Akustické studie z leteckého provozu pro plánovanou modernizaci a rozvoj letiště Vodochody, zpracované Ing. Milanem Kamenickým a Ing. Liborem Ládyšem (EKOLA group, spol. s r.o.). Předně je nutné uvést, že způsobilost výše uvedených zpracovatelů akustické studie pro provedení posuzované práce nebyla dokladovaná, a tudíž nelze s určitostí prohlásit, že</p>	<p>V národní legislativě není způsobilost pro zpracování Akustických studií nijak stanovena, proto nemohla být ani dokladována.</p> <p>Povinností zpracovatele Akustické studie je respektovat terminologii legislativy vlivů hluku (zákon o veřejném zdraví), letecká terminologie je druhotná.</p> <p>Dokumentace navrhla rámcová opatření pro minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP. V rámci těchto opatření byly uváděné směrnice rámcově respektovány.</p>

<p>zpracovatelé jsou kompetentní k řešení této problematiky. Z formálního hlediska podklady pro Dokumentaci a Dokumentace jako taková používá nesprávnou leteckou terminologii dle platného právního řádu České republiky. Lze rovněž konstatovat, že akustická studie je v mnoha aspektech neurčitá a uplatňuje zastaralé postupy, které se používaly při zpracovávání hlukových studií v sedmdesátých letech minulého století. Dokumentace, včetně akustické studie naprosto neřeší vhodná protihluková opatření, resp. opatření vedoucí k minimalizaci hlukové zátěže obyvatel okolí letišť. Zde Dokumentace a akustická studie nerespektuje právo Evropské unie, zejména Směrnici Evropského parlamentu a Rady Evropské unie č. 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí, která definuje společný postup k prevenci nebo omezení škodlivých účinků hluku ve venkovním prostředí, kterému jsou vystaveni lidé zejména v zastavěných oblastech, ve veřejných parcích nebo v tichých oblastech aglomerací, volné krajiny, v blízkosti škol, nemocnic a jiných citlivých budov a oblastí. Další evropskou normou, která v Dokumentaci není zohledněna je např. Směrnice Evropského parlamentu a Rady Evropské unie č. 2002/49/ES o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Společenství. V této souvislosti si dovoluujeme upozornit na skutečnost, že hluk z letového provozu, na rozdíl od ostatních druhů hluků, tím že přichází shora, zásadně omezuje možnosti jeho omezení a proto se domníváme, že uvedená protihluková opatření by měla být konkrétní a jednoznačná, obsahující návrhy technických a organizačních opatření a návrhy zaručených nezávislých kontrolních mechanismů.</p>	<p>Dále byl z iniciativy MŽP zpracován Přezkum Akustické studie (Eurocontrol), který doplnil a konkretizoval některá opatření vedoucí k minimalizaci hlukové zátěže obyvatel okolí letišť v souladu s právem Evropské unie.</p> <p>Závěry a doporučení Eurocontrolu týkající se vlivů na ŽP byly v rámci zmírňujících podmínek stanoviska plně respektovány.</p>
<p>Vzhledem k tomu, že Dokumentace ne zcela respektuje <i>acquis communautaire</i>, je potřeba zdůraznit, že přistoupením České republiky k Evropské unii se Česká republika zavázala zajistit slučitelnost stávajících a budoucích právních předpisů České republiky s předpisy Evropských společenství a současně i garantovat, že ty normy <i>acquis communautaire</i>, které mají mít přímý účinek v právním řádu České republiky jej budou mít. Proto se domníváme, že případným povolením záměru by Česká republika neučinila veškerá nezbytná opatření k zajištění mezních hodnot dle článku 7 Směrnice Rady Evropské unie č. 96/92/ES o posuzování a řízení kvality vnějšího ovzduší¹ a <i>de iure</i> by povolila překračování imisních limitů, což by bylo v přímém rozporu s komunitárním právem. Odpovědnost členského státu za škodu způsobenou jednotlivci porušením komunitárního práva, komunitární právo explicitně neřeší, ale vycházejíc ze zásady „přednosti komunitárního práva před vnitrostátním právem členského státu“ zaručuje komukoliv domáhat se náhrady škody v případě, že příslušný členský stát v rozporu s komunitárním právem něco neprovedl, či ponechal v platnosti předpis, který je v rozporu s komunitárním právem, nebo předpis, který implementuje komunitární právo zrušil. Uvedené se vztahuje i na judikaturu Evropského soudního dvora².</p> <p>¹Podle článku 7 Směrnice Rady Evropské unie č. 96/92/ES o posuzování a řízení kvality</p>	<p>Část týkající se ochrany ovzduší byla v rámci posudku plně plně aktualizována v souvislosti s novou legislativou zákona o ochraně ovzduší (zák. č. 201/2012 Sb.) z roku 2012. Dále ve stanovisku jsou stanoveny podmínky pro plnění všech požadavků tohoto zákona.</p>

<p>vnějšího ovzduší členské státy vypracují akční plány, v nichž uvedou krátkodobá opatření, která mají být přijata v případě rizika překročení mezních hodnot nebo výstražných prahových hodnot s cílem snížení tohoto rizika a zkrácení doby trvání takové situace. V některých případech mohou uvedené plány stanovit opatření na kontrolu a v nezbytném případě i na pozastavení činností, které přispívají k překračování mezních hodnot, včetně provozu motorových vozidel.</p> <p>² Rozsudek Evropského soudního dvora (dále jen „ESD“) ze dne 19. listopadu 1991 (spojené věci C-6/90 a C-9/90) ve věci Andrea Francovich versus Italská republika a Danila Bonifaci a jiní versus Italská republika. Uvedené rozhodnutí je v rámci <i>acquis communautaire</i> základem pro posuzování odpovědnosti členských států týkajících se za neprovedení směrnice, kde ESD stanovil, že „kdykoliv ustanovení směrnice, pokud jde o jejich předmět úpravy, jsou bezpodmínečná a dostatečně určitá, taková ustanovení mohou být v případě, že nejsou přijata implementační opatření v předepsané lhůtě, užita proti kterémukoli národnímu ustanovení, které je neslučitelné se směrnicí, pokud ustanovení směrnice definují práva, která mohou jednotlivci uplatnit proti státu“.</p>	
<p>Další vadou Dokumentace a akustické studie je, že nezmiňuje posouzení pozemního hluku letadel. Jedná se o hluk působený v souvislosti s provozem letadel, jejich popojížděním, vyjížděním, předletovými motorovými zkouškami. Podle našeho názoru se jedná o závažnou vadu Dokumentace, které by měla být odstraněna.</p>	<p>Dokumentace a Akustická studie leteckého provozu zpracovaná pomocí programu Cadna A a INM zahrnuje veškerý hluk působený v souvislosti s provozem letadel, vč. všech pozemních operací letadel a včetně provozu jednotek APU.</p> <p>Motorové zkoušky, které jsou považovány za stacionární zdroj hluku jsou posouzeny v samostatné akustické studii.</p>
<p>Zpracovatel Dokumentace v jejich příslušných částech (např. na straně 174 Dokumentace) uvádí jako opatření minimalizace hlukové zátěže vyloučení nočního provozu na Letišti Vodochody, kdy na této podmínce je založená např. samotná akustická studie. Na straně druhé však stejná Dokumentace obsahuje přímou relativizaci této podmínky, když na straně 14 Dokumentace uvádí: předmětem předkládané přílohy je dokladování finální akustické studie v rozložení hlukové zátěže v denní době (letiště Vodochody nebude v noční době zajišťovat pravidelnou leteckou dopravu) při předpokladu realizace paralelní dráhy RWY 06R/24 L na Letišti Ruzyně a plánovaného rozšíření provozu letiště Vodochody". Jak vyplývá, tyto uvedené dva příklady jsou navzájem k sobě v přímém rozporu, když na straně jedné Dokumentace vyloučení nočního provozu deklaruje a na straně druhé Dokumentace vyloučení tohoto nočního provozu podmiňuje výstavbou ruzyňské runwaye, přičemž Zpracovatel rozhodně nemůže zaručit že výstavba této paralelní dráhy RWY 06R/24 L na Letišti Ruzyně bude vůbec realizována Podle našeho názoru by vyloučení nočního provozu na letišti Vodochody nemělo být vůbec podmiňováno, navíc skuteností, která nemusí nastat. Dále z citovaném ustanovení na straně 14 Dokumentace lze dovodit, že samotná výstavba paralelní dráhy RWY 06R/24 L na Letišti Ruzyně je podmínkou vyloučení pouze „pravidelné letecké dopravy“ v nočních hodinách na Letišti Vodochody. To však</p>	<p>Podmínkou stanoviska EIA je uloženo, že v noční době, tj. od 22:00 do 06:00 hodin ráno, nebudou realizovány žádné starty, nebudou plánována žádná přistání. Dále je striktní omezení provozu pro začátek noční doby (22 - 24 hod) pouze na zpožděné přelety a to max. 4 pohyby za jeden kalendářní den a max. 730 pohybů za jeden kalendářní rok. Tyto pohyby jsou také zohledněny v akustické studii leteckého provozu a to pro nejnepríznivější možný stav. Ve zbytku noci (24 - 06 hod) bude letiště pro vzlety a přistání uzavřeno. To se týká samozřejmě i charterových letů. Jakákoli snaha o překročení počtu pohybů by musela projít novým posouzením EIA. Řada evropských letišť má nějakou formou omezeny noční pohyby letadel.</p>

<p>nevyklučuje noční letecký provoz na Letišti Vodochody např. ve formě charterových letů, které za pravidelnou leteckou dopravu považovány nejsou, ať už by paralelní dráha vystavěna byla či nikoliv.</p>	
<p>Z ústavněprávního hlediska si dovoluujeme poukázat na ustanovení článku 7 Ústavy České republiky, který ukládá státu „dbát o šetrné využívání přírodních zdrojů a ochranu přírodního bohatství“. Listina základních práv a svobod se hlásí k etickému principu trvale udržitelného rozvoje, přiznává každému právo na příznivé životní prostředí a informace o něm a vyváženě stanoví vztah mezi lidskou svobodou a povinnostmi vůči přírodě: "Vlastnictví zavazuje. Nesmí být zneužito na újmu práv druhých anebo v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy. Jeho výkon nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem." Je si však vědoma i negativních vlivů uspokojování lidských potřeb na přírodu a proto opětovně přikazuje: "Při výkonu svých práv nikdo nesmí ohrožovat ani poškozovat životní prostředí, přírodní zdroje, druhové bohatství přírody a kulturní památky nad míru stanovenou zákonem." V tomto případě však zpracovatel Dokumentace dostatečně neprokázal „veřejný zájem," v důsledku kterého by stát mohl omezit ústavním pořádkem zaručená lidská práva a svobody, tedy kdy jiný veřejný zájem (princip nejvyšší hodnoty, kde životní prostředí je jedním z prioritních veřejných zájmů) převyší zájem na životním prostředí.</p>	<p>V tomto procesu EIA bylo pomocí reálných podmínek stanoviska zajištěno plnění ekologických limitů, tj. zajištění stavu, kdy nedojde k ohrožování ani poškozování životního prostředí, přírodních zdrojů, druhového bohatství přírody a kulturních památek nad míru stanovenou zákonem.</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu" má být záměr realizován.</p>
<p>Za jeden ze zásadních nedostatků Dokumentace také považujeme skutečnost, že Dokumentace nereflexuje výhledový stav pro období po roce 2012, což se nám jeví jako téměř absurdní s ohledem na aktuální stav realizace záměru.</p>	<p>Výhledový stav k roku 2015, který řeší dokumentace je v dalším procesu EIA považován za konečný a neměnitelný a tento postup je plně reflektován v podmínkách stanoviska.</p>
<p>Vzhledem k výše uvedenému, je tak nutné prohlásit, že Dokumentace je nedostačující, ale především vadná jak z formálního, tak i z obsahového hlediska. Její nedostatky spočívají především v tom, že z hlediska jejího významu nejen na životní prostředí, ale i na celospolečenský dopad ve vztahu k Letišti Vodochody je nepřesná, až příliš obecná, zastaralá co do použitých metod a kromě jiného podložená podklady, které jsou stejně tak jako její výsledky nekonkrétní a těžko identifikovatelné. Z hlediska obsahového je nutné namítnout především její přímý rozpor nejen s právním řádem České republiky, včetně jeho ústavního pořádku, ale i rozpor s komunitárním právem Evropské unie. Za jeden z hlavních nedostatků však považujeme zcela zjevnou absenci veřejného zájmu, jenž by stavba takového významu, jakým je Letiště Vodochody měla bez jakýchkoliv pochybností být. Z Dokumentace ani v nejmenším veřejný zájem na vybudování Letiště Vodochody nevyplývá, přičemž se zpracovatel opírá o zcela nekonkretizovatelné a neidentifikovatelné podklady. Z uvedeného tak zjevně vyplývá skutečnost, že výstavba Letiště Vodochody je zájmem především obchodním nikoliv však veřejným. Z těchto důvodů je povolení realizace záměru výstavby Letiště Vodochody v rozporu s platným právním řádem České republiky, a proto navrhuje, aby Ministerstvo životního prostředí České republiky v souladu s ustanovením § 10 Zákona o posuzování</p>	<p>Dokumentace posuzuje vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví v dostatečně hloubce, přesnosti a aktuálnosti použitých metod dle zákona č. 100/2001 Sb. Není v rozporu s právním řádem České republiky, včetně jeho ústavního pořádku.</p> <p>Celý proces EIA po aktualizaci posuzování vlivů na základě přezkumu Eurocontrol, aktualizaci ochrany ozduší dle zák. 201/2012 Sb. a aktualizaci vlivů hluku dle NV č. 272/2011 Sb. je v souladu s právem Evropské unie v požadovaném rozsahu.</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu" má být záměr realizován.</p>

vlivů na životní prostředí vydalo zamítavé stanovisko k realizaci záměru z důvodu jeho vlivu na životní prostředí.	
--	--

Sládková Monika, Bc.

Připomínka	Vypořádání
<p>Nesouhlas s plánovaným záměrem „Letiště Vodochody“</p> <p>Jako řádný a slušný občan nesouhlasím s plánovaným záměrem „Letiště Vodochody“, jehož realizování by velmi snížilo životní úroveň obyvatel přilehlých obcí. Lidé, kteří v předmětném prostoru bydlí mají největší právo rozhodovat o svém životním prostředí, mají právo požadovat a přímo vyžadovat co nejlepší úroveň pro svůj život. Pevně doufám, že tento fakt rozhodne i v případě plánovaného letiště a nezvítězí opět jen ekonomické zájmy několika jednotlivců. Co je v tomto případě, tím vyšším zájmem, kterému má ten druhý ustoupit? Zdravý rozum napovídá, že jsou to lidé a jejich spokojený, dlouhý a zdravý život.</p>	<p>Podle zák. č. 100/2001 Sb. se posuzují vlivy záměru na životní prostředí a stanoví se podmínky k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů.</p> <p>Za předpokladu plnění podmínek stanoviska nemůže docházet k překračování ekologických limitů a díky tomu nebude dotčena ekologická únosnost území. Podmínkami stanoviska je zajištěno, že znečišťování životního prostředí nepřesáhne přípustné meze.</p> <p>Záměr je jednoznačně limitován podmínkami stanoviska a to především jednou z hlavních podmínek – a to plněním hlukových limitů, které bude zajištěno prostřednictvím podrobně stanoveného monitoringu hluku s min. roční predikcí. Neexistuje tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, u kterého se bude čekat, zda bude nebo nebude překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</p> <p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se přechází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelem posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který potvrdil závěry posudku zdravotních rizik.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>Pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku znečištění ovzduší – PM10 je požadí uvažováno v koncentraci = 31 µg.m-3, max. vliv záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 µg.m-3.</p>

Souček Daniel, MgA.

Připomínka	Vypořádání
<p>Vážený řešitelé</p> <p>Obracím se na Vás jako jeden z občanů obce Panenské Břežany. Předem bych Vám chtěl říci, že nejsem jeden z odpůrců jakéhokoliv pokroku, leteckého průmyslu nevyjímaje. Je to už třetí kolo jednání na projekt, který je všechno možné, jen ne ekologický. Zkrátka a jednoduše – <u>nechci tady letiště</u>, které jednoduše zničí poslední kousek našeho regionu – našeho životního prostoru. S letištěm tady žijeme a zkoušela se zde po druhé světové válce letadla vyrobená místními občany. Jednalo se o start 1-2 letadel denně, to je ještě únosná situace. Po roce 1989, kdy jsme obnovili republiku, kterou vytvořil v roce 1918 T. G. Masaryk se svými druhy, jsme navázali na ztracenou nit naší slávy, samostatnosti a získali jsme novou možnost žít svobodně v této zemi. Myslím si, že protože se nejedná o žádný veřejný zájem širšího významu, ale o soukromý projekt velmi prapodivné firmy s podezřelou minulostí, měli by rozhodnout zde žijící občané, jestli takovýto projekt podpoří či nikoliv. Jakop jeden z nich vyslovuji svůj <u>zásadní nesouhlas</u>, protože jej nepovažuji z ekologického hlediska za vyhovující. Bude vytvořen neustálý hluk, kterým jsme již nyní zamořeni od dálnice probíhající obcí. Vytvoří smog výfukovými plyny obřích letadel. Budou vyhubeni ptáci žijící v dané lokalitě. Bude kontaminovaná půda ropnými produkty jako na každém větším letišti. Bude znevýhodněna doprava dětí do škol, která je již dnes v katastrofálním stavu – již dnes autobus na přístupové Klíčanské silnici popojíždí v koloně 20 i více minut. Bude ovlivněn genofond v dané lokalitě s ovlivněním počasí v daném regionu. V neposlední řadě se v nejbližším okolí letiště nachází velmi mnoho chemických, petrochemických objektů a objekty jaderného výzkumu. Ze všech těchto bodů usuzuji úplně jasně, že se nejedná o stavbu u které mohou být podrženy naše tedy „české“ zákony. Jste poslední instance kterou naše republika udělá pro to, abyste chránili práva, demokracii a svobodu občana v naší malé krásné české zemi. Vážím si Vás a doufám ve vaše lidství a čistou duši. Jedná se tu o naši krásnou zem, matku přírodu která nás přivedla na tento svět, dala nám vodu a život. Dala nám možnost na chvilku na pár let navštívit tento svět a zanechat za námi svoje děti. Budu rád, když jim předáme krásnou čistou vlast, naši zemi, Českou republiku.</p>	<p>Vypořádání</p> <p>Podle zák. č. 100/2001 Sb. se posuzují vlivy záměru na životní prostředí a stanoví se podmínky k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů.</p> <p>Za předpokladu plnění podmínek stanoviska nemůže docházet k překračování ekologických limitů a díky tomu nebude dotčena ekologická únosnost území.</p> <p>Podmínkami stanoviska je zajištěno, že znečišťování životního prostředí nepřesáhne přípustné meze.</p> <p>Záměr je jednoznačně limitován podmínkami stanoviska a to především jednou z hlavních podmínek – a to plněním hlukových limitů, které bude zajištěno prostřednictvím podrobně stanoveného monitoringu hluku s min. roční predikcí. Neexistuje tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, u kterého se bude čekat, zda bude nebo nebude překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</p> <p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se přechází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelem posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který potvrdil závěry posudku zdravotních rizik.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>Pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku znečištění ovzduší – PM10 je požadí uvažováno v koncentraci = 31 µg.m-3, max. vliv záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 µg.m-3.</p>

Soukupovi

Připomínka	Vypořádání
<p>Posudek EIA končí kladným závěrem i přes množství věcných připomínek občanů z obcí v okolí letiště Vodochody. Autor posudku se s připomínkami vypořádal ledabyle nebo dokonce přezíravě. V připomínkách bylo upozorněno na nedostatečné zdůvodnění potřeby tohoto záměru. Projekt není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti. Podrobnější zdůvodnění potřeby záměru požadovalo v rámci doplnění původní dokumentace EIA i Ministerstvo životního prostředí. Přesto posudek konstatuje, že zdůvodnění potřeby záměru je dle zákona č. 100/2001 Sb. zcela věcí oznamovatele a nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivu stavby na životní prostředí". Takový závěr je i s ohledem na přímý požadavek ministerstva neobhajitelný.</p>	<p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu" má být záměr realizován.</p> <p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
<p>MÚK na D8 (k.ú. Odolena Voda, silnice III/0087) je součástí podmínky souhlasného stanoviska posudku k záměru „Letiště Vodochody". Proto musí být součástí dokumentace EIA Letiště Vodochody posouzení MÚK na D8 dle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.</p> <p>Dokumentace k MÚK na D8 v EIA Letiště Vodochody neobsahuje:</p> <p>1.1. Rozptylovou studii znečištění ovzduší pro výstavbu MÚK na D8</p> <p>Dokumentace „P_l6_RS_Výstavba" srpen 2010 řeší rozptylovou studii jen pro výstavbu</p>	<p>Výstavba MÚK nepatří mezi vyjmenované zdroje znečištění ovzduší dle zák. č. 200/2012 Sb., o ochraně ovzduší a rozptylovou studii nevyžaduje.</p>

<p>letiště. Pro MÚK na D8 není řešena. Dokumentace „P_21_RS-Etapa výstavby“ červenec 2011 řeší rozptylovou studii jen pro výstavbu letiště. Pro MÚK na D8 není řešena pro výstavbu MÚK.</p>	
<p>1.2. Rozptylovou studii znečištění ovzduší provoz MÚK na D8 Doplnit informace o vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO) a zhodnotit jejich rozsah v dotčeném území v posledních letech. Vzhledem k překračování limitů pro kvalitu ovzduší v daném území je třeba rovněž navrhnout pro stávající i budoucí, obytnou zástavbu účinná ochranná opatření — např. protihlukové valy, výsadbu izolační zeleně, atd.</p>	<p>Součástí dokumentace je Rozptylové studie, která ve variantě 6 – celkové příspěvky zdrojů AERO Vodochody a Letiště Vodochody včetně celkové dopravy na nejbližší komunikační síti v roce 2015 s přivaděčem hodnotí i vlivy MÚK na D8 z hlediska bilance emisí a z nich vyplývajících imisních příspěvků. Podmínkou je uloženo zpracovat novou rozptylovou studii dle zák. č. 201/2012 Sb.</p>
<p>1.3. Přírodovědný průzkum pro MÚK na D8 Dokumentace „P_15_Zoologický průzkum“ červen 2010 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen. Dokumentace „P18 Aktualizovaný zoologický průzkum“ červenec 2011 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen.</p>	<p>Stavba je uvažována na silničních pozemcích (vozovka, příkop a zářez D8 a vozovka a příkop silnice 3. tř.) a na orné půdě. Biotopy, významné potravní niky ani rozmnožiště významných druhů živočichů se na těchto plochách nepředpokládají. Podrobný zoologický průzkum bude proveden v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí na tuto stavbu po upřesnění jejích technických parametrů.</p>
<p>1.4. Dendrologický průzkum a ocenění dřevin pro MÚK na D8 Dokumentace „P_14_Botanický průzkum“ červen 2010 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen. Dopracovat dendrologický průzkum (chybí uvedení základních charakteristik dřevin, kterých se stavba dotkne a rovněž vyčíslení hodnoty ekologické újmy) a navrhnout plán sadových úprav, včetně specifikace druhu a velikosti navržených dřevin a zajištění následné péče o výsadbu.</p>	<p>Stavba je uvažována na silničních pozemcích (vozovka, příkop a zářez D8 a vozovka a příkop silnice 3. tř.) a na orné půdě. Chráněné druhy rostlin se na těchto plochách nepředpokládají. Podrobný botanický průzkum bude proveden v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí na tuto stavbu po upřesnění jejích technických parametrů.</p>
<p>1.5. Korozní průzkum pro MÚK na D8 Korozivní agresivita, bludné proudy nejsou pro MÚK na D8 v žádné dokumentaci řešeny.</p>	<p>Korozní průzkum není předmětem procesu EIA. Tento průzkum je podstatný pro zakládání staveb, nikoli pro hodnocení vlivů na ŽP.</p>
<p>1.6. Projekt odpadového hospodářství pro MÚK na D8 Projekt odpadového hospodářství přestavby MÚK na D8 není řešen. Není řešeno: - Odpady v průběhu výstavby MÚK na D8. Upřesnit a precizovat způsob nakládání s odpady a také upřesnit názvy některých odpadů. Dopravní zatížení při likvidaci odpadů je dvojnásobně podhodnoceno. - Druh a kategorizace odpadů z výstavby MÚK na D8 - Způsoby využití a zneškodňování odpadů MÚK na D8 - Minimalizace dopadů na prostředí v důsledku tvorby odpadů MÚK na D8 - Možnosti zneškodňování odpadů MÚK na D8</p>	<p>Projekt odpadového hospodářství není předmětem procesu EIA, ale samostatného procesu dle zák. o odpadech. Odpady, která budou vznikat na MÚK (např. uliční smetky, odpady z údržby zeleně) jsou zahrnuty v bilancích odpadů uvažovaného záměru v tomto procesu EIA.</p>
<p>1.7. Výkresovou dokumentaci pro MÚK na D8 Výkresová dokumentace neobsahuje Přehlednou situaci, Komunikační objekty, Charakteristické příčné řezy, Podélný profil radiály, Podélné profily připojovacích pruhů.</p>	<p>Uváděné výkresy budou náplní následujících technických projektů (DÚR, DSP, DPS apod.), pro proces EIA nejsou potřeba.</p>

<p>Výkresová dokumentace obsahuje ve složce „P_4 Situace stavby - P 4. 3. Napojení na D8" jen Koordinační situaci M 1:1000.</p>	
<p>1.8. Ochrana vod a) Projekt neřeší odvodnění MÚK Odolena Voda ve variantách a je nutné doplnit bilanci dešťových vod; b) Je nutné upřesnit informace o vlivu záměru na povrchové vody pro jednotlivé varianty řešení zejména s přihlédnutím ke kapacitám recipientů a s ohledem na předcházení znečišťování povrchových vod splachy z komunikací. Dále je třeba vyhodnotit vhodnost jednotlivých variant odvodnění rovněž z hlediska řešení havárií; c) Je nutné navrhnout řešení retence srážkových vod přímo v místě jejich vzniku a prověřit kapacitu dešťových a usazovacích nádrží a jímek, popřípadě zvážit navýšení jejich kapacity. Dále zpracovat návrh čištění povrchových vod i provádění stavby a ze zařízení staveniště před jejich zaústěním do vodních toků vody musí být řádně zbaveny jakéhokoliv znečištění, včetně zemních částic.</p>	<p>Proces EIA nevyžaduje řešení odvodnění MÚK Odolena Voda ve variantách. Odvodnění včetně všech detailů bude muset být provedeno podle příslušných technických norem v rámci dalších stupňů projektové dokumentace. Bilance dešťových vod je uvedena v dokumentaci EIA na str. 269.</p>
<p>2. Při vydání posudku byly porušeny procesní předpisy a docházelo ke zcela bezprecedentním průtahům v řízení. Dle ust. § 9 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. platí, že doba pro zpracování posudku nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta může být v odůvodněných, zejména složitých případech překročena, nejdéle však o dalších 30 dnů. Lhůty ovšem nebyly vůbec dodrženy. Přepřpracovaná dokumentace byla zveřejněna dne 15.9.2011. Posudek byl na úřední desce kraje zveřejněn ovšem po uplynutí cca 18 měsíců, a to dne 15.5.2013. Přitom první dokumentace záměru, která byla následně navrhovateli vrácena k přepracování, byla oznámena již v listopadu 2010. Zákonem stanovené lhůty tedy byly mnohonásobně překročeny.</p> <p>Takový postup představuje zásadní procesní vadu, kdy vzhledem k uplynutí této značné doby od zpracování dokumentace k záměru je pravděpodobné, že došlo ke změně výchozích údajů. Není proto zaručeno, že posudek se vyjadřuje k aktuálním údajům.</p> <p>Jako příklad lze uvést například predikce vývoje počtu cestujících, kteří budou využívat letiště Vodochody či Ruzyni. Jak vyplývá z posudku EUROCONTROL: scénáře rozvoje obou letišť jsou založené na studii poptávky po využití letišť z roku 2006. EUROCONTROL ovšem uvádí, že od počátku projektu vyústila stávající obtížná ekonomická situace v Evropě, která měla za následek snížení dopravních prognóz makropoptávky. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyni téměř o 20 % oproti svému maximu v roce 2008. V současnosti tedy výchozí předpoklady již neodpovídají skutečnému stavu.</p>	<p>Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu stanoviska, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoúčelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).</p> <p>Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska.</p> <p>Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviska bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p> <p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p>

<p>Jsem přesvědčena, že takový postup neodpovídá platným předpisům. Jedna ze základních zásad činnosti správních orgánů dle správního řádu, která se uplatní i při vydávání stanovisek dle zákona č. 100/2001 Sb., je zásada materiální pravdy, která stanoví povinnost správního orgánu zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v době vydání rozhodnutí. Vzhledem k výše popsánému vývoji ovšem je zřejmé, že některá podstatná vstupní data již neodpovídají skutečnosti. Na základě takto nedostatečně zjištěného stavu tudíž nelze vydat stanovisko EIA.</p>	<p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
<p>Požaduji rovněž, aby MŽP při formulaci Stanoviska uvažovalo dopady u dětí - tedy naší budoucnosti. Nejmladší generace by byla hlukem ohrožena nejvíce. Větší hlukové zátěži by bylo v celém území vystaveno více než tisíc dětí v mateřských školách a téměř 2,5 tisíce dětí v základních školách. V místech se zvýšenou hlukovou zátěží se nachází nejméně 19 mateřských škol a nejméně 11 škol základních.</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se přechází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelem posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který potvrdil závěry posudku zdravotních rizik.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letišť Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letišť Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p>
<p>Bagatelizována je také zátěž z pozemní dopravy v naší obci, jako jedné z možných cest na letiště, a to zejména zvýšení koncentrace TZL frakce PM10 a PM2,5 v důsledku špatných rozptylových podmínek daných profilem terénu obce. V posudku je žádána nová rozptylová studie podle nové legislativy, ale bez možnosti vyjádření občanů.</p>	<p>Imisní zátěž působená záměrem a pozemní dopravou není bagatelizována, ale přesně vyčíslena. Např. v ukazateli PM10 roční koncentrace je dokumentaci uvažováno stávající znečištění 31 µg.m-3. Imisní zátěž působená záměrem a pozemní dopravou dle závazné metodiky je 0,092 µg.m-3.</p> <p>Aktuálně (10/2013) představuje legislativou stanovené stávající znečištění 28,9 µg.m-3.</p> <p>Zpracování rozptylové studie podle aktualizované legislativy je nezbytné pro povolení umístění zdroje znečištění ovzduší - tedy pro fázi územního rozhodnutí podle stavebního zákona. Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. žádný zdroj znečištění ovzduší nepovoluje, nemá k tomu žádné oprávnění.</p> <p>Je uloženo podmínkou stanoviska:</p> <p>- v rámci další projektové přípravy záměru bude zpracována detailní rozptylová</p>

	<p>studie v souladu s požadavky vyhl. č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, Příl. č. 15</p> <p>Aktualizovaná legislativa ochrany ovzduší vyžaduje stejné emisní faktory a stejné metody výpočtu rozptylu emisí jako jsou ty, které byly použité v rámci zpracované dokumentace EIA. Výpočet imisních koncentrací ze zdrojů záměru tedy bude zcela totožný podle staré i nové legislativy.</p> <p>Nové je pouze to, že dříve bylo možné stanovit imisní pozadí (stávající znečištění ovzduší bez ohledu na realizaci záměru) na základě úvahy zpracovatele - např. z různých měření apod. Nově je nezbytné hodnotu stávajícího znečištění ovzduší čerpat z pětiletých klouzavých průměrů, které zveřejňuje MŽP pro celou ČR. V posudku je podrobně dokladováno, že výsledkem tohoto postupu bude spíše nižší zatížení ovzduší než bylo zjištěno v dokumentaci EIA dle staré legislativy.</p> <p>Dále je nově stanoven postup pro případ, že by bylo signalizováno překročení imisních limitů (ve formě kompenzačních opatření). To podle staré legislativy možné nebylo.</p> <p>Zpracování nové rozptylové nijak nezmění závěry procesu EIA. Vlivy na ovzduší ve formě imisí budou stejné.</p>
Stále je udávána možnost nočních letů, ačkoliv jsme jako občané vždy požadovali jejich úplné vyloučení.	Podmínkou stanoviska EIA je uloženo striktní omezení pro začátek noční doby (22 - 24 hod) pouze na zpožděné přílety a to max. 4 pohyby za jeden kalendářní den a max. 730 pohybů za jeden kalendářní rok. Tyto pohyby jsou také zohledněny v akustické studii leteckého provozu a to pro nejnepríznivější možný stav. Ve zbytku noci (24 - 06 hod) bude letiště pro vzlety a přistání uzavřeno. Jakákoli snaha o překročení počtu pohybů by musela projít novým posouzením EIA. Řada evropských letišť má nějakou formou omezeny noční pohyby letadel.
Je zde připuštěna možnost provozu těžkých letadel již ve fázi projektové přípravy, přestože byl požadavek naopak na garanci provozu letiště pouze s letadly s rozpětím křídel menším než 36 metrů.	Pohyby letadel s rozpětím křídel nad 36 m, která využijí letiště Vodochody v souvislosti s výrobním programem AERO Vodochody a.s. jsou v dokumentaci uvedeny v příl. č. 19 - Veřejný příslib. V posudku je tento stav konkretizován na 4 lety za rok a v zájmu objektivy zohledněn v podmínkách. Tato letadla jsou jednoznačně limitována souvislostí s výrobním programem AERO Vodochody a.s.
Vůbec nebyla vypořádána otázka zvýšení hlukové zátěže při zvýšeném počtu startů z VPD 10, než se udává v dokumentaci, a které je závislé na provozu LKPR a povětrnostních vlivech.	Tato otázka byla podrobně řešena a je plně zohledněna v podmínkách stanoviska. Záměr je jednoznačně limitován podmínkami stanoviska a to především jednou z hlavních podmínek – a to plněním hlukových limitů, které bude zajištěno prostřednictvím podrobně stanoveného monitoringu hluku vybaveného výpočtovým modelem s min. roční predikcí. Neexistuje tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, u kterého se bude čekat, zda bude nebo nebude překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.
Otázka rizika střetu s hejný ptactva, migrujícího přes naši obec - dle odborníků ani	Co se týče kolizí s ptáky, pak v rámci procesu EIA byla zpracována rozsáhlá

<p>vyřešit nelze.</p>	<p>studie, která se zabývá velikostí rizika při střetu s ptáky. Toto problematika zahrnuje i jiné druhy ptáků než havrany a kavky. Podle kritérií ICAO Bird Strike Comitee lze považovat za únosnou míru rizika, pokud dochází k 5 srážkám s ptáky na 10 000 pohybů letadel. Na základě vyhodnocení podmínek na lokalitě a v okolí a na základě znalostí situace na letišti Ruzyně se předpokládá počet střetů s ptáky pod polovinou přijatelné hodnoty.</p> <p>V posledních třiceti letech došlo k zásadnímu pokroku při konstrukci motorů, které jsou schopny bez výrazného snížení výkonu absorbovat srážku i s několika ptáky současně, stejně tak se (díky průběžnému testování) zvýšila odolnost ostatních částí letadla - čelních skel, ocasních ploch a křídel. Pokud při srážce s letadla s ptákem dojde k vysazení motoru, piloti postupují standardními postupy pro let s jedním motorem, na které jsou pravidelně školení.</p> <p>Údaje dodané v dokumentaci EIA lze považovat za dostatečné. Výsledkem tohoto hodnocení bylo konstatování přijatelného rizika.</p> <p>Za nepříznivých meteorologických podmínek bylo prokázáno, že se ptáci z důvodů viditelnosti pohybují v menších výškách a mohou ohrozit letadlo pouze v bezprostřední blízkosti letiště, kde lze efektivně využít nástrojů ornitologické ochrany.</p> <p>Rizika provozu letiště Vodochody byla vyhodnocena jako přijatelná, průměrná, srovnatelná s některými evropskými letišti.</p>
<p>Návrhem na vyhlášení OHP jsou nám občanům upírána naše elementární práva k majetku. Chtěla bych na tomto místě připomenout Čl. 11 Listiny základních práv a svobod, který zaručuje ochranu majetku všem stejně bez rozdílu. Vlastnictví nesmí být zneužito na újmu práv druhých anebo v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy - povolení rozšíření letiště, tedy soukromého zájmu proti zájmu veřejnému by bylo porušením LZPS.</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
<p>Kompetenční zákon 2/1969 Sb. ve znění pozdějších předpisů: „Ministerstvo životního prostředí je ústředním orgánem státní správy pro ochranu přirozené akumulace vod, ochranu vodních zdrojů a ochranu jakosti povrchových a podzemních vod, pro ochranu ovzduší, pro ochranu přírody a krajiny,... ", a jako takové nemůže rozhodnout v rozporu s veřejným zájmem.</p> <p>Již v minulosti jsme, celá rodina, podávali připomínky, které nebyly řádně vypořádány.</p>	<p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu" má být záměr realizován.</p>
<p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektujeme, avšak s jeho dalším</p>	<p>Za předpokladu plnění podmínek stanoviska nemůže docházet k překračování</p>

rozšiřováním nemůžeme souhlasit. Žádáme proto Ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu, které by do budoucna vedlo k postupné likvidaci malých obcí, jako jsou naše krásné Panenské Břežany.	ekologických limitů a díky tomu nebude dotčena ekologická únosnost území. Podmínkami stanoviska je zajištěno, že znečišťování životního prostředí nepřesáhne přípustné meze.
---	--

Srbek Jiří, Ing.

Připomínka	Vypořádání
<p>Se zájmem jsem si přečetl vydané posudky k výše zmíněné dokumentaci a s „potěšením“ musím uznat, že plně naplnily mé očekávání. Zjednodušeně řečeno, že když si někdo zaplatí vypracování dokumentu, jehož výsledkem má být „4“, tak zpracovatel zvolí vstupní údaje a metodiku výpočtu, aby dokázal, že „$2 + 2 = 4$“. Pokud se oponentům tento postup nelíbí a poukazují na špatně zvolená vstupní data, tak se dokumentace přepracuje a prokáže, že „$1.8 + 2.2 =$ rovněž 4“. Tak co vlastně chceme. Posuzovatele objednaní MŽP tj. RNDr. Ludvík a spolupracující Ing. Kubina ve svých posudcích svorně konstatují, že předložený dokument je vypracován kvalitně a prezentované výsledky jsou správné. A jaký bude skutečný dopad na okolní obyvatelstvo a životní prostředí se nedá předjímat, to se ukáže až za plného provozu na základě měření. V tomto smyslu se vypořádali s tisíci připomínek. A pokud by se náhodou podařilo přesvědčit zpracovatele i posuzovatele, že se však mělo sčítat „$3 + 3$“ a tedy výsledek musí být „6“. Není to pravda. Uplatněním tzv. Cimrmanovy konstanty (kterážto je samozřejmě proměnná a v tomto případě $= -2$) se stejně docílí výsledku „$3 + 3 - 2 = 4$“. Z tohoto důvodu bych doporučil pracovníkům MŽP, aby se ještě před vydáním rozhodnutí neobraceli jen k dokumentaci EIA a dodaným posudkům, ale některé z připomínek si opravdu podrobně přečetli a zamysleli se nad nimi. Vyzdvihl bych minimálně jednu, která je uvedena v dokumentu č. 5 pod názvem „Anonymní posudek“.</p> <p>Právem jsou zpochybňovány předložené letové trajektorie a skladba letadel. Není letadlo jako letadlo a neuděláte jeden tunel, kterým všechny budou létat. To snad musí být jasné jak posuzovatelům, tak i odpovědným pracovníkům MŽP.</p> <p>Nevím, co bránilo zpracovatelům studie předložit tabulku s daty o jednotlivých letadlech, kde by byly uvedeny základní parametry, pak by to pochopil snad každý :</p> <ul style="list-style-type: none"> - typ letadla - hmotnost (při plném zatížení) - rozpětí křídel - použité motory - hlučnost při plném tahu (startu) - hlučnost při přistání 	<p>Skladba letadel je plně řešena použitým výpočtovým programem Cadna A s implementací ECAC Doc. 29, která obsahuje uvedené údaje pro všechny reálné situace na základě statisticky reprezentativního měření. Navíc byl proveden i výpočet pomocí programu INM. Oba programy respektují i běžný rozptyl letadel ve vztahu ke stanoveným trajektoriím.</p> <p>Správnost tohoto metodického přístupu je mj. potvrzena i nezávislým přezkumem Eurocontrol.</p> <p>Navíc je procesem EIA stanoven druhý mechanismus zajišťující plnění hlukových limitů a to monitoring hluku s výpočtových a predikčním modelem.</p> <p>Podmínkami stanoviska je navíc tento požadavek zajištěn trvale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - provoz systému monitoringu hluku bude garantován nezávislou příslušně akreditovanou laboratoří, kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví - systém monitoringu hluku bude sloužit k ověření správnosti výpočtového modelu hlukového zatížení území z budoucího provozu letiště a jeho porovnání s reálně naměřenými hodnotami a pro případná opatření na eliminaci hlukového zatížení území - systém monitoringu hluku bude mít zajištěn výstup ke zveřejnění výsledků, kontroly a postupů - systém monitoringu hluku bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži v okolí letiště, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o účinnosti protihlukových opatření - systém monitoringu hluku bude využíván k důsledné kontrole dodržování zákonných ustanovení na poli ochrany zdraví obyvatel před hlukem - bude zajištěna nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku a výsledků měření (ÚCL, KHS) - systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů pro chráněné venkovní prostory a pro chráněné venkovní prostory staveb, budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření

<ul style="list-style-type: none"> - úhel stoupám při plném zatížení - rychlost při vzletu - úhel klesání - rychlost při přistání - poloměr otáčení - min. výška pro manévrování - min. rychlost pro manévrování - spotřeba paliva při plném tahu motorů - spotřeba paliva při přistávání <p>Na základě těchto dat lze namodelovat v časové ose reálné odletové i příletové trajektorie pro jednotlivé typy letadel i s vyznačením příslušných izoliní hladin akustického tlaku. Samozřejmě je jasné, že letové trajektorie při vzletu nebudou odlišné pouze od různých typů letadel, ale od stejného typu v závislosti na obsazenosti, výkonu motorů atd. Tyto trajektorie je ještě nutno dát do souladu s pokyny ŘLP a namodelovat je až do vzdálenosti, kdy letoun dosáhne min. výšky 1000 m. Tím se podstatně rozšíří negativní vlivy tohoto projektu na daleko větší oblast. Je naivní si myslet, že se v této hustě osídlené oblasti budou letadla vyhýbat každému osídlení. V tomto směru nejsou vůbec dořešeny vzletové trasy z dráhy RWY 28.</p>	<p>(např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržování hlukových limitů pro uvedené chráněné venkovní prostory staveb; tato opatření budou projednána s ÚCL a KHS; provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření kterými musí být zajištěno bezpečné plnění hygienických limitů; zvláštní pozornost bude věnována případu podstatné změny složení leteckého parku</p> <p>- predikčnímu modelu bude podroben každý roční letový plán letiště na následující rok; v případě, že bude signalizováno překročení zákonem stanovených hygienických limitů, bude příslušný roční plán upraven tak, aby k překračování limitů nemohlo dojít</p> <p>Vzletové a přistávací trasy jsou řešeny podmínkami stanoviska, dále je uložena jejich optimalizace.</p>
<p>Další nesmyslný předpoklad je uváděné rozdělení využití jednotlivých drah RWY 10 a RWY 28 v poměru 80 : 20. Jak si budoucí provozovatel představuje tento „dogmaticky“ založený předpoklad dodržet? Logicky by mělo být využití jednotlivých drah závislé na povětrnostních podmínkách a v této lokalitě i na řízení letových drah na letišti Václava Havla. Navádění pro obě letiště bude jak při přistání, tak i při startu v podstatě totožné. Opačné navádění jednak zvyšuje rizika havárií a jednak se zvyšuje i hlučnost letadel při překonávání nepříznivých povětrnostních poměrů. Konstatace, že navádění na dráhu RWY 10 není přístrojově vybaveno, je při současných navigačních možnostech a zejména při spuštění navigačního systému Galileo nevěrohodné. Spíše je to snaha minimalizovat pohyb na dráhu RWY 10 z důvodu blízkosti přeletu kolem strategického úložiště PHM, které by si zasloužilo vyhlášení bezletové zóny. To je také jedním z důvodů, proč je Letiště Vodochody strategicky nevhodné pro komerční provoz velkých letadel.</p> <p>V dokumentaci uvažované rozdělení využití drah 80 : 20 je pouze účelové, aby se dosáhlo požadovaných výsledků. Při případném provozu nebudou na drahách instalovány žádné semaforey, které by hlídaly naplnění předloženého poměru, tzn. „vyčerpání přidělených kót“. Reálné využití drah v poměru shodném s využitím drah na letišti Václava Havla povede k výraznému nárůstu jak hluku, tak i znečištění ve směru RWY 28, tj. obcí Bašť, Předboj, Líbeznice atd. Rovněž i navádění na dráhu RWY 10 zvýší zátěž zejména Kralup nad Vltavou.</p>	<p>Rozdělení provozu mezi dráhy je provedeno na základě klimatologických podmínek.</p> <p>Ovšem bez ohledu na toto rozdělení budou muset být plněny hlukové limity na základě výše uvedených podmínek.</p>
<p>Dalším nesmyslným předpokladem ve studii EIA, který samozřejmě musel být také</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č.</p>

<p>jasný i posuzovatelům, je vůbec zdůvodnění záměru. Na to rovněž upozorňuje i zpráva EUROCONTROL. Letiště Václava Havla v současné podobě s velkou rezervou pokrývá požadavky leteckých společností na lety do Prahy. Navíc stát investoval „nemalé prostředky“ do možnosti jeho rozšíření tak, aby si letiště zachovalo ekonomickou efektivnost. Co České republice (resp. Ministerstvu vnitra, pod které letiště spadá) přinese schválení záměru pro rozšíření Letiště Vodochody:</p> <p>-Pokud by došlo k realizaci, tak reálný úbytek odbavených cestujících a s tím spojené ekonomické ztráty, které by letiště mohlo dostat do červených čísel a poklesu jeho ceny. Náklady vložené do pozemků pro paralelní dráhu by asi byly vyhozeny.</p> <p>- Už i schválení pouhého záměru rozšíření Letiště Vodochody povede k poklesu ceny letiště Václava Havla - a není toto tím pravým záměrem tohoto projektu připravit cenu pro případné zájemce??</p> <p>- Řadu žalob na Českou republiku za znehodnocení investic, ke kterému logicky dojde schválením záměru. A nepůjde o malé částky. Jen v obci Bašť se dá mluvit o ztrátě hodnot nemovitostí a pozemků o cca 3 miliardy Kč.</p> <p>K této odpovědnosti za hospodaření státu by se pak měl někdo konkrétně přihlásit. Určitě to nebude zpracovatel EIA ani zpracovatelé posudků, kteří jen plnili zadání. Ani za to neponese odpovědnost Ing. Kačur, který se vyhnul i odpovědnosti za machinace při nákupu pozemků pro paralelní dráhu letiště Václava Havla.</p> <p>Odpovědnost v tomto případě je na konkrétních úřednících státní správy, kteří by si měli být vědomi všech důsledků svého rozhodování nejenom pro desítky tisíc obyvatel dotčených negativními dopady na životní prostředí a kvalitu života, ale trestní odpovědnosti za chybné rozhodnutí, které státu přinese nemalé ekonomické ztráty.</p> <p>Jen na těchto „drobných nesrovnalostech“ v dokumentaci, resp. výchozích předpokladech lze dokumentovat, že jak vlastní dokumentace EIA, tak i posudky k této dokumentaci jsou zpracovány účelově a neberou v úvahu reálné skutečnosti. I zpracování posudku společností EUROCONTROL je významně ovlivněno prostorem, který měli k dispozici pro jednání zpracovatelé studie EIA a její oponenti. Z tohoto důvodu a i na základě „zdravého rozumu“ nelze vydat pro tento záměr souhlasné stanovisko.</p>	<p>100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Za předpokladu plnění ekologických limitů se nepředpokládají přímé vlivy na hmotný majetek a kulturní památky. Pro objektivitu je však nutné upozornit, že dle přílohy č. 21 k vyhlášce č. 3/2008 Sb. se v ochranném pásmu zohledňuje úprava základních cen pozemků do 5%.</p>
--	---

Staňkovi

Připomínka	Vypořádání
1) Zásadně nesouhlasíme se zdůvodněním potřeby záměru a jeho umístění. Záměr rozvoje letiště Vodochody není v souladu s územním plánem VÚC Pražského regionu a je v rozporu s územními plány okolních obcí.	Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.

	<p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
<p>2) Vzletová a přistávací dráha továrního letiště Vodochody je sice zakotvena v územně-plánovacích dokumentech okolních obcí, ovšem pouze a jen pro současné účely a rozsah provozu továrního letiště a nikoliv jako letiště mezinárodní. Územní plány okolních obcí schválené v minulých letech s vybudováním mezinárodního letiště nepočítají a naopak umožnily obrovský rozvoj bytové výstavby. Stávající i noví obyvatelé těchto obcí by proto byli rozhodnutím o umožnění vybudovat mezinárodní letiště velice postiženi.</p>	<p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Měslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřižín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolínek částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolínek do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolínek částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního</p>

	<p>zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle §90 zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle stavebního zákona (než autorizace EIA).</p> <p>Územní plán stanovuje funkční využití ploch.</p> <p>Zajištění souladu s územním plánem je předmětem následného procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA (viz stavební zákon). Pokud by záměr nebyl v souladu s územním plánem, potom nemůže být územní rozhodnutí vydáno.</p> <p>Zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu § 90: "Posuzování záměru žadatele</p> <p>V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>3) Zásadně nesouhlasíme se zřízením ochranného hlukového pásma na území obce Bašť. Ochranné hlukové pásmo není zřizováno k ochraně obyvatel před hlukem. V prostoru ochranného hlukového pásma naopak nemusejí být dodržovány hlukové limity. Zřízení ochranného hlukového pásma by znamenalo ohrožení obyvatel obce hlukem, vibracemi a zhoršení životních podmínek. Dokladem našeho tvrzení je citace ze strany 4 přílohy „Odborné právní stanovisko“: „Je nutné též zmínit, že zákon dle našeho výkladu zároveň počítá s tím, že uvnitř ochranného hlukového pásma hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru u typově určených staveb (bytová domy, rodinná domy, stavby pro školní a předškolní výchovu, stavby pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobné stavby) zpravidla dodržovány nebudou, nejsou, resp. že jejich dodržování případně ani není možné zajistit."</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
<p>4) Nelze souhlasit s vypořádáním připomínek týkajících se možné kolize s ptactvem. Oblast letiště Vodochody nelze hodnotit jako území se standardním výskytem a koncentrací ptactva. Výskyt velmi početných migrujících hejn havranů a kavek v nízké letové výšce je jednoznačný. Dále nepovažujeme za vypořádané riziko kolize se zásobníky rafinerie v Kralupech nad Vltavou a zásobníky plynu v Chvatěrubech jako potenciálního ohrožení značného počtu obyvatel. Upozorňujeme, že není technicky možné migrující hejna ornitologicky ani jinak plašit. Dále upozorňujeme, že označení kolize s ptákem za běžnou událost v letovém provozu zde není při přihlédnutí k velikosti jedinců a jejich koncentraci na místě. Požadujeme vypracovat nezávislou</p>	<p>Co se týče kolizí s ptáky, pak v rámci procesu EIA byla zpracována rozsáhlá studie, která se zabývá velikostí rizika při střetu s ptáky. Toto problematika zahrnuje i jiné druhy ptáků než havrany a kavky. Podle kritérií ICAO Bird Strike Comitee lze považovat za únosnou míru rizika, pokud dochází k 5 srážkám s ptáky na 10 000 pohybů letadel. Na základě vyhodnocení podmínek na lokalitě a v okolí a na základě znalostí situace na letišti Ruzyně se předpokládá počet střetů s ptáky pod polovinou přijatelné hodnoty.</p> <p>V posledních třiceti letech došlo k zásadnímu pokroku při konstrukci motorů, které jsou schopny bez výrazného snížení výkonu absorbovat srážku i s několika ptáky</p>

<p>ornitologickou studii, jejíž součástí bude přesné polohopisné a výškopisné zmapování migračních tras, roční výskyt a především kolizní místa s letovými trasami. Dále požadujeme simulaci kolizní události (parametry kolize s ptáky obdobné události v NY) a to s jednoznačným řešením ve vztahu k zásobníkům rafinerie Kralupy nad Vltavou plynu v Chvatěrubech.</p>	<p>současně, stejně tak se (díky průběžnému testování) zvýšila odolnost ostatních částí letadla - čelních skel, ocasních ploch a křídel. Pokud při srážce s letadla s ptákem dojde k vysazení motoru, piloti postupují standardními postupy pro let s jedním motorem, na které jsou pravidelně školení.</p> <p>Údaje dodané v dokumentaci EIA lze považovat za dostatečné. Výsledkem tohoto hodnocení bylo konstatování přijatelného rizika.</p> <p>Za nepříznivých meteorologických podmínek bylo prokázáno, že se ptáci z důvodů viditelnosti pohybují v menších výškách a mohou ohrozit letadlo pouze v bezprostřední blízkosti letiště, kde lze efektivně využít nástrojů ornitologické ochrany.</p> <p>Rizika provozu letiště Vodochody byla vyhodnocena jako přijatelná, průměrná, srovnatelná s některými evropskými letišti.</p> <p>Podmínkami stanoviska je uloženo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - V rámci ornitologické ochrany trvale kvalitativně i kvantitativně monitorovat výskyty jednotlivých druhů ptáků a na základě tohoto monitoringu operativně upravovat plán ornitologické ochrany a zpřesňovat konkrétní způsoby jednotlivých zásahů v rámci této ochrany, v rámci operativního vyhodnocování situace preferovat způsob ochrany prostřednictvím sokolovitých dravců; zvláštní pozornost věnovat monitoringu havranovitých ptáků na zimovišti Kralupy/Veltrusy; v rámci monitoringu provést polohopisné a výškopisné zmapování migračních tras, roční výskyt a především kolizní místa s letovými trasami. - Navázat spolupráci (koordinaci) s útvary biologické ochrany na LKPR – některé letové trasy ptáků vedou současně přes LKVO a LKPR; zahájit spolupráci a výměnu zkušeností i s jinými pracovníky biologické ochrany letišť. <p>Parametry kolize obdobné jako v NY reálně nelze aplikovat na letiště Vodochody vzhledem k podstatným rozdílům. Při této kolizi došlo ke střetu s hejnem hus kanadských. Jedná se o ptáky s hmotností 2,3 - 7,3 kg. Havran polní má hmotnost 0,2 - 0,625 kg, kavka 0,22 - 0,27 kg. Havran a kavka jsou tedy ptáci s 10x - 36x menší hmotností než husa kanadská a také podstatně menší relativní nebezpečností. Požadavek na vypracování ornitologické studie byl plně respektován jako upřesnění podmínky stanoviska pro monitoring havranovitých ptáků.</p> <p>Problematika environmentálních rizik byla v tomto procesu EIA řešena na základě mezinárodních statistik a leteckých předpisů. Vychází z certifikovaných předpisů ÚCL a problematika údržby a kontroly letadel není předmětem procesu EIA. Zhodnocení rizika havárií byla v dokumentaci řešeno pro řadu provozů a prostorů. V oblasti je skutečně řada provozovatelů, kteří však plní ustanovení zákona o prevenci závažných havárií (č. 59/2006 Sb.). V rámci tohoto zákona se</p>
---	---

	<p>k bezpečnostní dokumentaci těchto provozovatelů jménem občanů vyjadřoval i odbor krizového řízení města Kralupy nad Vltavou. K riziku těchto výrob vyjádřené v části „Analýza a hodnocení rizika“ příslušné bezpečnostní dokumentace nebyla vznesena žádná zásadní připomínka k nepřijatelnosti rizika těchto výrob. Zde je nutno si připomenout – letadlo nezpůsobí havárii jako takovou, může být jen iniciační událostí, která způsobí havárii příslušných zařízení. Pád letadla jakožto iniciační událost má nižší pravděpodobnost, než havárie vzniklá z vnitřních příčin. Následky však teoreticky hrozí v obou případech stejné. Jinými slovy – není namístě obava z havárie způsobené velmi nepravděpodobným pádem letadla, když není obava z havárie způsobené jinou, mnohem pravděpodobnější příčinou. Zdrojem rizika není provoz letiště, ale přítomnost chemických výrob. Odstraněním letiště rizika chemických výrob nezmizí.</p>
<p>5) Dalším nepříznivým vlivem, který by velmi negativně zasáhl do kvality života obyvatel, by byl nárůst individuální automobilové dopravy, který není současná dopravní infrastruktura schopna žádným způsobem zvládnout. Dopravně-inženýrská studie vlivu zprovoznění exitu letiště Vodochody a napojení na komunikační síť doporučuje zprovoznění MÚK Odolena Voda před zprovozněním rozvojového záměru letiště. S výstavbou MÚK Odolena Voda však ŘSD v blízké době několika příštích let vůbec nepočítá a tento záměr není dosud dostatečně připraven, projednáván ani není zajištěno financování. Není tedy reálné, aby ke zprovoznění MÚK Odolena Voda došlo před uváděným termínem zprovoznění letiště.</p>	<p>MÚK Odolena Voda na D8 je součástí záměru a podmínkou stanoviska EIA, jeho realizace je věcí oznamovatele, nikoli ŘSD. Navíc je podmínkou návrhu stanoviska podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál zprovozněním přivaděče od D8. Mj. je tato MÚK veřejně prospěšnou stavbou podle ZÚR Středočeského kraje.</p>
<p>6) Vzhledem k tomu, že letiště Vodochody by mělo podle vyjádření oznamovatele sloužit zejména nízkonákladovým a charterovým leteckým společností, jejichž fungování je založeno na maximálním využití letadel a jejich odstavení v noční době je ekonomicky nemyslitelné, jsou oproti předchozí verzi dokumentace znovu uvažovány lety v noční době mezi 22. a 6. hodinou. Kolísání hluku je však pro režim spánku významně škodlivější než hluk rovnoměrný, a tedy i zdravotní rizika jsou významně vyšší. Sliby a kompenzace, kterými předkladatel argumentuje, jsou naprosto nevymahatelné a v případě prodeje letiště třetí osobě (což je velmi pravděpodobné) nemusí být vůbec novým vlastníkem převzaty a dodržovány.</p>	<p>Podmínkou stanoviska EIA je uloženo striktní omezení pro začátek noční doby (22 - 24 hod) pouze na zpožděné přelety a to max. 4 pohyby za jeden kalendářní den a max. 730 pohybů za jeden kalendářní rok. Tyto pohyby jsou také zohledněny v akustické studii leteckého provozu a to pro nejnepříznivější možný stav. Ve zbytku noci (24 - 06 hod) bude letiště pro vzlety a přistání uzavřeno. Jakákoli snaha o překročení počtu pohybů by musela projít novým posouzením EIA. Řada evropských letišť má nějakou formou omezeny noční pohyby letadel.</p>
<p>7) Obáváme se, že v případě zahájení provozu mezinárodního letiště by zcela jistě byly zaznamenány pokusy o zvýšení jeho kapacity, například dostavbu další dráhy nebo využití pro nákladní dopravu. Počet odbavených cestujících hodnocený v dokumentaci proto pokládáme za záměrně snížený.</p>	<p>Podmínkami stanoviska je jednoznačně omezena kapacita letiště a typy letadel. Současně platící podmínkou je nutnost plnění hlukových limitů leteckého provozu, které bude kontrolováno stanoveným monitoringem, kdy jak odletové, tak příletové trasy každé dráhy budou vybaveny samostatnými monitorovacími stanicemi. V případě signalizace dosažení nebo překročení limitů budou muset být provedena technicko organizační opatření vč. např. snížení frekvence pohybů letadel.</p>
<p>Z výše uvedeného vyplývá, že posudek řádně nereagoval na nepravdy a omyly uvedené v dokumentaci a neposkytuje objektivní informace o rozsahu vlivu na životní prostředí a zdraví obyvatel a z tohoto důvodu požadujeme jeho přepracování.</p>	<p>Posudek řádně vyhodnotil všechny chyby dokumentace a stanovil dostatečné podmínky pro zmírnění vlivů, což lze dokladovat např. závěrem vyjádření orgánu veřejného zdraví:</p>

	"K souhlasnému stanovisku k záměru „letišť Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letišť Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."
--	--

Strecker Pavel

Připomínka	Vypořádání
<p>Plánovaný záměr „letišť Vodochody" významně omezuje má práva a práva dalších tisíců občanů ČR, žijících v této oblasti, na klidný život.</p> <p>Trvalá hluková a emisní zátěž má devastující účinky na psychický, potažmo fyzický stav lidského organismu.</p> <p>Jako vlasník nemovitosti, do které jsem investoval v rámci rekonstrukce nemalé finanční prostředky a která by byla tímto záměrem zcela znehodnocena, zásadně nesouhlasím s plánovaným projektem letiště Vodochody. Již v současné době, díky letišti Ruzyně, je velmi často hluková zátěž naprosto neúnosná.</p> <p>Nevěřím, že měření hlukové a emisní zátěže bylo provedeno objektivně a při provozu různých typů plně zatížených letadel.</p> <p>Nevěřím, že letiště nebude posléze provozováno i v nočních hodinách. Vzhledem k plánovanému prodloužení přistávací dráhy, nevěřím, že zde nebudou přistávat i ta nejtěžší dopravní a nákladní letadla. Nevěřím, že jako v mnoha jiných případech nebude v případě změny majitele vše jinak.</p> <p>Naléhavě žádáme: zastavte celý projekt dříve, než bude pozdě, nechceme se stát natrvalo klienty psychiatrických léčeben!!!!</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se přechází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelem posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který potvrdil závěry posudku zdravotních rizik.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letišť Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letišť Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>Vliv příspěvku záměru včetně vyvolané dopravy ke znečištění ovzduší je zanedbatelný.</p> <p>Pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku – PM10 je pozadí uvažováno v koncentraci = 31 µg.m-3, max. vliv záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 µg.m-3.</p> <p>Podmínkou stanoviska EIA je uloženo striktní omezení pro začátek noční doby (22 - 24 hod) pouze na zpožděné přílety a to max. 4 pohyby za jeden kalendářní den a max. 730 pohybů za jeden kalendářní rok. Tyto pohyby jsou také zohledněny v akustické studii leteckého provozu a to pro nejnepríznivější možný stav. Ve zbytku noci (24 - 06 hod) bude letiště pro vzlety a přistání uzavřeno. Jakákoli snaha o překročení počtu pohybů by musela projít novým posouzením EIA. Řada evropských letišť má nějakou formou omezeny noční pohyby letadel.</p>

	<p>Podmínkami stanoviska je jednoznačně omezena kapacita letiště a typy letadel. Současně platící podmínkou je nutnost plnění hlukových limitů leteckého provozu, které bude kontrolováno stanoveným monitoringem, kdy jak odletové, tak příletové trasy každé dráhy budou vybaveny samostatnými monitorovacími stanicemi. V případě signalizace dosažení nebo překročení limitů budou muset být provedena technicko organizační opatření vč. např. snížení frekvence pohybů letadel. Proces EIA se provádí na záměr, nikoli pro majitele.</p>
--	--

Streckerová Dagmar

Připomínka	Vypořádání
<p>Nesouhlasím se záměrem „Letiště Vodochody“ a věřím, že na vašem odboru je spousta odborníků, kteří jsou neúplatní a nedopustí, aby tento nesmysl omezující práva občanů ČR žijících v přilehlých obcích, vůbec připustili k nějaké debatě.</p> <p>Trvale žiji se svou rodinou v Měšicích, kde jsem si léta budovala bydlení, které by mně mělo být znehodnoceno nesmyslným a bezohledným záměrem nějaké firmy, které jde pouze o zbohatnutí a vůbec se neohlíží na kvalitu života a zdraví lidí v hustě zabydlené oblasti.</p> <p>Vzniklé letiště by zde silně poškozovalo zdraví trvalou hlukovou zátěží i zátěží emisní. A to nejen z letadel, ale i ze zvýšené pozemní dopravy. Dost jsme již zatěžováni hlukem z letiště Ruzyně, které je poměrně blízko. I selský rozum by mi stačil na to, abych si spočítala, že letové dráhy letadel přistávajících na letišti Vodochody by se zde křížily v dost nízké, výšce. Tato soustavná zátěž se téměř rovná vyhlazování vesnic, a to jen kvůli bezohlednému zisku. Vůbec nechápu, jak to někoho mohlo napadnout a už vůbec, že jste to pustili dál a připustili jste jakoukoliv diskuzi. Neměl by stát v takovém případě zastupovat především zájmy občanů? Vyhlazování tu už bylo a bylo prohlášeno za zločin - akorát toto vyhlazování by bylo pomalejší a spojené s dlouhodobým utrpením.</p> <p>Tomuto záměru říkám zásadně ne a doufám, že zdravý rozum a lidskost zvítězí. Všichni jsme společníky velikého podniku jménem stát a tento podnik vedou lidé. Nevidím tedy důvod, proč upřednostnit podnikatelský záměr soukromé firmy nad lidské zdraví a spokojené žití.</p> <p>Děkuji a doufám, že nám budete přát stejné bydlení a spokojený život, jako přejete sobě. Nakonec by si všichni měli uvědomit, že ničení už bylo přespříliš. O trvale udržitelném rozvoji toho již bylo sepsáno dost. Stačí povodně a ostatní přírodní katastrofy, tak proč k nim dobrovolně přidávat něco hrozného a nemyslitelného, co můžeme ovlivnit svým rozhodnutím.</p> <p>Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem, jež mne významně znepokojují, žádám pracovníky MŽP, Odboru EIA o opětovné prošetření veškerých aspektů plánované</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se přechází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovateli posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který potvrdil závěry posudku zdravotních rizik.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>Vliv příspěvku záměru včetně vyvolané dopravy ke znečištění ovzduší je zanedbatelný.</p> <p>Pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku – PM10 je pozadí uvažováno v koncentraci = 31 µg.m-3, max. vliv záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 µg.m-3.</p> <p>Podmínkou stanoviska EIA je uloženo striktní omezení pro začátek noční doby (22 - 24 hod) pouze na zpožděné přílety a to max. 4 pohyby za jeden kalendářní den a max. 730 pohybů za jeden kalendářní rok. Tyto pohyby jsou také zohledněny v akustické studii leteckého provozu a to pro nejnepríznivější možný stav. Ve zbytku noci (24 - 06 hod) bude letiště pro vzlety a přistání uzavřeno. Jakákoli snaha o překročení počtu pohybů by musela projít novým posouzením EIA. Řada</p>

<p>uvedené akce „Letiště Vodochody“, neboť jsem přesvědčena, že v případě realizace akce bude zásadně poškozena kvalita života a zdraví obyvatel v přilehlých i vzdálenějších obcích Vodochod. V této souvislosti žádám být vyrozuměna o učiněných opatřeních.</p>	<p>evropských letišť má nějakou formou omezeny noční pohyby letadel. Podmínkami stanoviště je jednoznačně omezena kapacita letiště a typy letadel. Současně platící podmínkou je nutnost plnění hlukových limitů leteckého provozu, které bude kontrolováno stanoveným monitoringem, kdy jak odletové, tak příletové trasy každé dráhy budou vybaveny samostatnými monitorovacími stanicemi. V případě signalizace dosažení nebo překročení limitů budou muset být provedena technická organizační opatření vč. např. snížení frekvence pohybů letadel.</p>
--	---

Stulík Petr, Ing

Připomínka	Vypořádání
<p>Připomínka 2011</p> <p>1. Záměr je záměrem čistě soukromého nedůvěryhodného investora, který si dělá nároky na velký veřejný prostor s podstatným ohrožením kvality života tisíců občanů na dotčených územích aniž by byl doložen jasně vyjádřeným veřejným zájmem. Záměr nemůže plně vyhovět §5 odst.4 zákona 100/2001 Sb., protože oznamovatel z podstaty samotného Záměru nemůže posuzovateli předložit reálný návrh na zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí. Jasně téměř 100% NE řeklo tomuto Záměru v referendech občané v okolních 13 obcích.</p> <p>Vypořádání Zpracovatele 2013</p> <p>Během procesu EIA byly formulovány a stanoveny takové podmínky (uvedené v návrhu stanoviska EIA), které zajistí plnění ekologických limitů, vč. hlukových a imisních.</p> <p>Nepřekračování hlukových limitů je garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviska.</p> <p>Navržená varianta zajišťuje plnění limitu 60 dB ve dne a 50 dB v noci ve všech obcích. Velikost, významnost a přijatelnost nebo nepřijatelnost vlivů na obyvatelstvo s důrazem na vlivy hluku jsou provedeny v posouzení zdravotních rizik, které je součástí dokumentace a je zpracované příslušně autorizovanou osobou v souladu se zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>V závěru tohoto posudku se konstatuje, že přímé zdravotní dopady realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné.</p> <p>§5 odst.4 zákona 100/2001 Sb. stanoví, že " Posuzování záměru zahrnuje i návrh opatření k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí provedením záměru, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů, popřípadě ke zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí provedením záměru, a to včetně vyhodnocení předpokládaných účinků navrhovaných opatření."</p> <p>V oznámení a dokumentaci byla stanovena minimalizační opatření, v tomto posudku je</p>	<p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu“ má být záměr realizován.</p> <p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>

<p>stanoveno 116 podmínek k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí a podmínek k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů.</p> <p>Vyjádření 2013</p> <p>Zpracovatel překládaného Posudku (dále jen „Zpracovatel“) se plně nevypořádal s hlavním tematem této připomínky ve vztahu k §5 odst.4 zákona 100/2001 Sb (dále jen „Zákon“) a to</p> <ul style="list-style-type: none"> - nedostatečným zdůvodněním oznamovatele ve vztahu k negativním dopadům Záměru - nerespektováním faktu, že - nebyl doložen veřejný zájem Záměru - proti Záměru se referendem s jasným NE vyjádřilo 13 okolních obcí - neuvedením jediného příkladu zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí realizací Záměru. 	
<p>Připomínka 2011</p> <p>2. Vnímání investora jako nedůvěryhodného se zakládá mimo jiné i na skutečnosti, že krátce poté, co oznamovatel Letiště Vodochody a.s. v r.2009 předal své zadání správnímu orgánu tj. Ministerstvu životního prostředí, aby je zpracovalo postupem dle zákona 101/2001 Sb. neuplynul ani jeden měsíc a statutární zástupce ve věci Oznámení sdělil veřejně, že v podstatě zadání nebude respektovat, protože „...studie EIA počítá s prodloužením stávající dráhy o 300 metrů, aby se usnadnil a zrychlil výjezd daleko hmotnějších letadel typu B747 a A380 ...“. Ve vrácené Dokumentaci se tento záměr plně potvrdil výhledovým prodloužením dráhy na celkovou délku 2800m, která v podstatě umožní provoz letadlům kategorie D3 s rozpětím křídel 52m, i když se oznamovatel nyní „zavazuje“ jen k provozu letadel s rozpětím křídel 36m. Kdo a jak v případě realizace Záměru si vynutí oprávněné sankcionování v možném porušování tohoto „závazku“ ? To už nyní by se tedy měl oznamovatel přihlásit v Příloze 21 „Návrh ochranného hlukového pásma“ na str.32 k tomu, že to bude nezávislá firma, která bude v intencích pokynů KHS monitorovat na letišti dodržování „starých závazků EIA“ !</p> <p>Vypořádání Zpracovatele 2013</p> <p>V návrhu stanoviska je uvedena podmínka: - letiště Vodochody budou využívat pouze letadla s rozpětím křídel do 36 m; s výjimkou ojedinělých letů nezbytných pro zajištění výrobního programu AERO Vodochody a.s (dle historických dat lze předpokládat cca 4 lety za rok) Sankce jsou součástí navazující legislativy, pro kterou je stanovisko EIA nezbytným podkladem - stavební zákon, zákon o civilním letectví, o veřejném zdraví, o ochraně ovzduší, o vodách, o ochraně přírody a krajiny, o odpadech apod.</p> <p>Vyjádření 2013</p> <p>Dle mého názoru nebylo plně vyvráceno podezření z r. 2009 na to, že Oznamovatel hodlá využít 300 metrového prodloužení stávající dráhy k budoucímu provozu větších letadel. Tento fakt je např. doložen detailní odbornou připomínkou č.5 v dodatku</p>	<p>Dle dokumentace bude prodloužení sloužit pro zvýšení bezpečnosti vzletů, a tak to také bylo započítáno do akustické situace.</p> <p>K tomuto požadavku byla také stanovena podmínka stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Letiště Vodochody budou využívat pouze letadla s rozpětím křídel do 36 m, s výjimkou ojedinělých letů nezbytných pro zajištění výrobního programu AERO Vodochody AEROSPACE, a. s., (dle historických dat lze předpokládat cca 4 lety za rok).

<p>Posudku z května 2013, který Zpracovatel nedovedl dostatečně odborně vypořádat a vystačil si jen poukazem na návaznou Akustickou studii, která pouze řeší akustické následky prodloužení. Nebude-li konečné stanovisko MŽP obsahovat nepřipustnost už v procesu EIA nedostatečně zdůvodněné prodloužení dráhy, jsou takto podmíněné sankce špatným podkladem pro navazující legislativu.</p>	
<p>Připomínka 2011</p> <p>3. Proč důvěryhodným způsobem oznamovatel nesplnil požadavek MŽP ad 10 " Navrhnout opatření, která zajistí bezpečné respektování (nepřekročení) kapacit deklarovaných v dokumentaci v delším výhledu (min. 10 let)" tím, že dokladoval výhled jen po roce 2015, když souběžně probíhající a obdobný proces EIA „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně" počítá s výhledem do r.2020 ?</p> <p>Vypořádání Zpracovatele</p> <p>Požadavek MŽP: „Navrhnout opatření, která zajistí bezpečné respektování (nepřekročení) kapacit deklarovaných v dokumentaci v delším výhledu (min. 10 let), "je plně respektován zásadními omezujícími podmínkami návrhu stanoviska EIA, které mají trvalou platnost.</p> <p>Vyjádření 2013</p> <p>Zpracovatel vypořádává tuto připomínku poukazem na podmínku stanoviska EIA, stejně jako i ve vyjádření k detailní odborné připomínce č.2 v dodatku Posudku z května 2013, který jasně uvádí fakta o vyšší kapacitě LKVO po dostavbě. Je nutné zde konstatovat, že podmínky 89 a 90 návrhu stanoviska EIA spolu souvisí a neuvádí garanci ani minimálního výhledu. Tato souvislost skrývá v sobě možnost v podstatě nekontrolovatelného využití vyšší kapacity LKVO po dostavbě. Požadavek MŽP č.10 nebude takto naplněn.</p>	<p>K tomuto požadavku byla stanovena podmínka stanoviska:</p> <p>- Na letišti Vodochody bude uskutečněno maximálně 35 000 pohybů letadel za rok, přičemž pohybem letadla se rozumí start nebo přistání letadla.</p>
<p>Připomínka 2011</p> <p>4. Člověk nemusí být akustickým expertem aby zhodnotil na první pohled např. hlukovou mapu, která je uvedena v Příloze 23 „Motorová stojánka" v Obr. 5 na str.12. „Bílé zvukové díry" v Odolene Vodě, Postřižíně, Měslovicích a Vodochodech se vymykají jakékoliv fyzikální interpretaci. V podstatě tento výsledek obdrželi, když ve výpočtech použili index pohltivosti povrchu pro oraniště. To může svědčit o tom, že zpracovatelé buď vědomě či nevědomě používají certifikované programy tak, že z nich dostávají naprosto tristní výsledky silně podhodnocené hlukové zátěže. Obojí je špatné. V jednom případě, kdy se za tím skrývá snaha vyjít vstříc oznamovateli, může jít také i o to, jak se v budoucnu připravit na vyšší přepravní výkony, které samozřejmě nejsou deklarovány v právě probíhající EIA. Na druhou stranu se pak také ptám jak jsou tyto odborníci způsobilí a jakou to dobu by ještě měli mít autorizační osvědčení dle §19 zákona 100/2001 Sb. ?</p> <p>Vypořádání zpracovatele posudku</p> <p>Zmiňované "bílé zvukové díry" ve výpočtu hlukové mapy motorové stojánky jsou</p>	<p>Bílé plochy v dokumentu Akustická studie vlivu motorových zkoušek na okolí letiště Vodochody jsou pásmem s hladinami hluku menšími než 40 dB, jak bylo vysvětleno i na VP.</p> <p>Jestliže sousední pásmo hluku je vyjádřeno zelenou barvou a představuje pásmo 40 – 45 dB, potom bílou barvou je zastoupena plocha s hladinami hluku menšími než 40 dB. Další rozdělení do pásem již nemá smysl, protože se jedná o tak nízké hladiny hluku, které jsou plně překryty hlukovým pozadím.</p> <p>V Akustické studii motorové stojánky byly použity odpovídající koeficienty pro odrazivé a pohltivé povrchy. Během provozu záměru bude navíc i tento hluk podléhat monitoringu hluku, v případě zjištění významných vlivů, bude možné provést následná opatření pro snížení tohoto vlivu.</p> <p>Navíc v této akustické studii nebyl zohledněn protihlukový val, uložený podmínkami stanoviska, takže skutečný vliv bude podstatně menší.</p>

<p>prostory s hladinami hluku menšími než 35 dB, jak jednoznačně vyplývá z kontextu příslušných hlukových map. Pro zpracování akustických studií není v české legislativě stanovena žádná autorizace. Zpracovatelé akustických studií jsou povinni postupovat dle příslušných metodik, v případě počítačových programů dle jejich manuálu, co: v tomto případě provedeno bylo.</p> <p>Vyjádření 2013</p> <p>Zpracovatel nevypořádal připomínku týkající se tzv. „bílých zvukových děr“, protože nedoložil</p> <ul style="list-style-type: none"> - co znamená jednoznačný kontext - příslušnost hlukových map ke kontextu - správnost vstupních parametrů namítaného výpočtu hlukové mapy motorové stojánky. <p>Jednoznačnost poukazu nelze doložit proto, že hlukové mapy Dokumentace nejsou zhotoveny ve stejném měřítku hladin hluku tj. nemají jednotnou barevnou palelu hodnot hladin hluku.</p> <p>Všechny příslušné hlukové mapy jsou pojednány v Dokumentaci v části D.I.3. (Vlivy na hlukovou situaci a eventuelně další fyzikální a biologické charakteristiky) a publikovány v navazujících přílohách P 23_Akustická studie - Motorová stojánka, P 24_Doprava na veřejných komunikacích-hluk, P 25 Hluk-Letecký provoz a P 26_Návrh OHP.</p> <p>Výsledek výpočtu hlukové mapy postrádá fyzikální interpretaci, vzhledem k tomu, že nebyla vzata do úvahy morfologie různých terénů s odpovídajícími indexy zvukové pohltivosti. Výstup výpočtu ve formě „bílých zvukových děr“ vznikl jako „vstřícný“ vůči oznamovateli právě v místech bytové zástavby, která je charakterizována členitější morfologií než travnaté plochy včetně nízkých indexů pohltivosti fasád zástavby. Potvrzuje to i odborný posudek Ing.K.Šnajdra, fa Akon, který byl publikovaný v připomínkách OS Dolany v říjnu 2011.</p> <p>Poukaz Zpracovatele na českou legislativu nevyvíňuje zpracovatele výpočtů z profesionální nedbalosti či vstřícnosti vůči Oznamovateli.</p>	
<p>Připomínka 2011</p> <p>5. Citovaný příklad z předchozího bodu není jediný. Lze odpovědně prohlásit, že takových „vstřícných“ výsledků modelových výpočtů je ve vrácené Dokumentaci více. Jsou důsledkem závadných postupů při výběru vstupních podkladů, v samotných výpočtových postupech, ve stanovení nejistot, ve vyhodnocení hlukové zátěže v dotčeném území a v neposlední řadě i v určení počtu obyvatel zasažených aditivním hlukem. To je možné doložit. Akustické studie vytvářejí základní podkladová data především pro jednu ze základních koncových studií a to studií zdravotních rizik. Jsou-li tato podkladová data závadná je i studie zdravotních rizik nepřijatelná a nepoužitelná v plném rozsahu Dokumentace pro celkové závěrečné posouzení.</p>	<p>Eurocontrol nebyl pro zpracování přezkumu vybrán ani oznamovatelem, zpracovatelem dokumentace nebo posudku, ale MŽP. Organizace Eurocontrol zpracovává podklady pro vlády evropských zemí.</p> <p>Přezkum Eurocontrolu plně potvrdil správnost Akustických studií a metodik použitých pro jejich zpracování a označil je za „dobrou praxi“.</p> <p>Veškeré závěry a upřesňující doporučení Eurocontrolu k vlivům na ŽP byly respektovány podmínkami stanoviska.</p>

<p>Vypořádání Zpracovatele</p> <p>"Vstřícné" výsledky modelových výpočtů nebyly v dokumentaci nalezeny. Např. Akustická studie leteckého provozu byla zpracována dvěma nezávislými metodami - Cadna A a INM s velmi dobrou shodou a podrobena oponentnímu posouzení největšího evropského specialisty na letecký hluk Eurocontrol Brusel (uvedeno v příloze tohoto posudku) s kladným hodnocením.</p> <p>Vyjádření 2013</p> <p>„Vstřícné výsledky" modelových výpočtů na základě závadných postupů, které byly namítány v odborných posudcích Ing.J.Drahoty, fa J*D*S a Ing.K.Šnajdra, fa Akon lze nalézt např. ve výstupech hlukových map výpočtů</p> <ul style="list-style-type: none"> - motorové stojánky (viz výše uvedený bod 5) - pozemní komunikace (železnice) - leteckého provozu. <p>Tyto posudky ve svých závěrech především akcentují závažné nedostatky ve vstupních podkladech k výpočtům, které pak poskytují podhodnocené výsledky akustické zátěže. K těmto odborným posudkům z října 2011 se Zpracovatel vůbec v Posudku z května 2013 nevyjádřil.</p> <p>Z odborného posudku Ing.J.Drahoty z června 2013 vyplývá, že Eurocontrol Brusel není největší evropský specialista na letecký hluk jak tvrdí Zpracovatel. Z toho také vyplývá malá míra relevance kladného oponentního posouzení přepracované Dokumentace touto evropskou organizací.</p>	
<p>Připomínka 2011</p> <p>6. V Příloze 25 „Akustická studie leteckého provozu" je zpracovatelem určena tzv. vnější výstražná zóna, která je vymezena izofonami ekvivalentních hladin akustického tlaku LAeq D = 55 až 60 dB. Do této zóny jsou zpracovatelem zahrnuty celé obce Dolany, Debrno, Panenské Břežany a Bašť. Zpracovatel teď tvrdí, že v této zóně je jen malá pravděpodobnost překročení hygienického limitu hluku. Co k tomu říci, když na jiném místě tvrdí, že míra nejistot se dá předpokládat či odhadnout na ± 3 dB. A proč ne určit nebo stanovit ? Co k tomu říci, když je možno poukázat na to jakým způsobem se dochází k tristním výpočtovým výsledkům ? Jenom to, že když bude tento Záměr realizován, tak dlouhodobě budou tyto obce strádat. Proč? A Dolany budou jedny z těch nejpostižitelnějších obcí. Proč ?</p> <p>Vypořádání Zpracovatele</p> <p>Standardní nejistota při modelování leteckého hluku v Evropě je 3 dB. Není na tom nic zvláštního ani záměrného.</p> <p>Vyjádření 2013</p> <p>Zpracovatel se nevypořádal s touto připomínkou, protože neodpověděl na zvýrazněná tvrzení, která se vztahují k níže položeným otázkám. Připomínka se zásadně netýkala standardní nejistoty v modelování, ale pravděpodobnosti překročení hygienických</p>	<p>Plnění hygienických limitů není zaručeno pouze Akustickou studií.</p> <p>Stanovení dalších specifických mechanismů modelování a kontrolních mechanismů je součástí rozsáhlých podmínek stanoviska EIA a to zejména prostřednictvím monitoringu čistoty ovzduší a hluku. Zde jsou plně respektovány závěry a doporučení studie Eurocontrol:</p> <ul style="list-style-type: none"> - provoz systému monitoringu hluku bude garantován nezávislou příslušně akreditovanou laboratoří, kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví - systém monitoringu hluku bude sloužit k ověření správnosti výpočtového modelu hlukového zatížení území z budoucího provozu letiště a jeho porovnání s reálně naměřenými hodnotami a pro případná opatření na eliminaci hlukového zatížení území - systém monitoringu hluku bude mít zajištěn výstup ke zveřejnění výsledků, kontroly a postupů - systém monitoringu hluku bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži v okolí letiště, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o účinnosti protihlukových opatření - systém monitoringu hluku bude využíván k důsledné kontrole dodržování zákonných ustanovení na poli ochrany zdraví obyvatel před hlukem

<p>limitů při této dané nejistotě. Zvláštní je patrně záměrné nepochopení jasně vyjádřené připomínky.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - bude zajištěna nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku a výsledků měření (ÚCL, KHS) - systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů pro chráněné venkovní prostory a pro chráněné venkovní prostory staveb, budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržování hlukových limitů pro uvedené chráněné venkovní prostory staveb; tato opatření budou projednána s ÚCL a KHS; provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření kterými musí být zajištěno bezpečné plnění hygienických limitů; zvláštní pozornost bude věnována případu podstatné změny složení leteckého parku - predikčnímu modelu bude podroben každý roční letový plán letiště na následující rok; v případě, že bude signalizováno překročení zákonem stanovených hygienických limitů, bude příslušný roční plán upraven tak, aby k překračování limitů nemohlo dojít
<p>Připomínka 2011</p> <p>7. Oznamovatel musel dle požadavku MŽP ad 1 „ Ve vazbě na obdržené relevantní připomínky podrobněji posoudit a zohlednit synergické a kumulativní vlivy". Jak se toho zhostil ? Svým obvyklým postupem např. v Dolanech 24 hodinovým „inženýrským průzkumem" zjistil v r.2008 intenzitu železniční dopravy na trati Praha - Kralupy n/Vlt. a to tak, že jenom „náhodou" to bylo „jen" o 99 vlakových souprav/24hod méně (164 souprav/24hod) než jak udává statistika Správy železničních dopravních cest (263 souprav/24hod a to je ještě číslo z r.2007 !) - viz Příloha 24 na str. 35. A pak na tato vstupní „kvalifikovaná" data nasadil mohutný výpočetní proces a celkem (pro oznamovatele) přijatelný výsledek byl na světě. Jakou známkou posoudit splnění tohoto bodu vrácené Dokumentace ?</p> <p>Vypořádání Zpracovatele</p> <p>To, že SŽDC udává nějaký počet vlaků v roce 2007 a zpracovatel zjistil měřením v roce 2008 jiný počet vlaků není chybou. Zvláště když se neposuzuje železnice, ale letiště.</p> <p>Vyjádření 2013</p> <p>Chybou je demagogické tvrzení Zpracovatele o druhu posuzované dopravy. V tomto bodě se vyslovuje zásadní připomínka k Akustické studii Dokumentace na pozemních komunikacích. Zásadní s ohledem na způsob pořízení a kvalitu vstupních podkladů použitých k výpočtům hlukového zatížení s následně podhodnocenými výsledky. Zpracovatel se vstřícně vypořádal s touto připomínkou s celkovou známkou 5.</p>	<p>Z hledisk posuzování vlivů letiště Vodochody na ŽP se jedná o informaci o současném stavu ŽP. Počet vlakových souprav za 24 hod. nemá žádný vliv na posuzování záměru letiště Vodochody.</p> <p>Inženýrský průzkum skutečných intenzit dopravy je je jednou ze správných možností, jak zajistit vstupní data pro Akustickou studii.</p>
<p>Připomínka 2011</p> <p>8. V Příloze 25 „Akustická studie leteckého provozu" na str. 52 je odkazováno na obrazovou přílohu 8 - Hluková pásma Ldvn v dB pro kumulaci letecké, železniční</p>	<p>Uvedená příloha zobrazuje hladiny hluku v umělém deskriptoru. Ldvn, který je výsledkem matematických operací, silně nadhodnocuje večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB) a nemá nic společného s reálnými</p>

<p>silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel pro výhledový stav v roce 2015. Jak je vidět z níže uvedeného obrázku, pokud je zpracovatel donucen předchozím úsilím všech připomínajících předložit reálnější výpočtový odhad kumulované hlukové zátěže, pak situace v Dolanech znamená skutečné ohrožení na zdraví všech obyvatel na více na 80% plochy obce defacto trvalým pobytem v hlukové zátěži nad hygienickým limitem v 60-65 dB a více. Připočteme-li k tomu defacto cílené snahy zpracovatelů o podhodnocené výsledky v zájmu oznamovatele, reálná situace ve výhledu jen do roku 2015 může být ještě horší. V zájmu ochrany veřejného zdraví je situace řešitelná pouze nepřiliš složitým odborným sjednocením dob výpočtu deskriptoru akustického tlaku L_{dvn} do jednotného intervalu T = 8/16/24 [hod].</p> <p>Kdo se nás a ostatních stejně postižených obcí zastane ? Měl by stát ! Dolany budou proto požadovat ještě v rámci řešení EIA tohoto Záměru takovou součinnost Ministerstva životního prostředí s Ministerstvem zdravotnictví, aby došlo k účinnému legislativnímu řešení pro hodnocení kumulativní hlukové zátěže z různých zdrojů. Především v zájmu reálné ochrany veřejného zdraví. Bude-li ovšem k tomu vůle.</p> <p>Vypořádání Zpracovatele</p> <p>Příloha dokumentace č. 25 „Akustická studie leteckého provozu“ na str. 52 obsahuje přílohu 8 - Hluková pásma L_{dvn} v dB pro kumulaci letecké, železniční silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel pro výhledový stav v roce 2015. Tato příloha zobrazuje hladiny hluku v umělém deskriptoru. L_{dvn}, který je výsledkem matematických operací, silně nadhodnocuje večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB) a nemá nic společného s reálnými hodnotami a nemůže být porovnáván s hlukovými limity.</p> <p>Používá se pro potřeby vyhl. 523/2006 Sb., o hlukovém mapování a při posuzování zdravotních rizik.</p> <p>Vyjádření 2013</p> <p>Zpracovatel přepracované Dokumentace byl donucen podmínkou č.1 (MŽP, 1.2.2011) podrobněji posoudit a zohlednit synergické a kumulativní vlivy ve vazbě na obdržené relevantní připomínky z listopadu 2010. Smyslem připomínky z října 2011, bylo poukázat na kumulativní masivní hlukové zatížení 80% obce, které je charakterizováno použitím deskriptoru L_{dvn}, stejně tak tento deskriptor Zpracovatel používá v podmínce 90 návrhu stanoviska MŽP s cílem minimalizovat vlivy hluku v plánovaném využití LKVO v kategorii dopravních letadel, vojenských letadel a vrtulníků do denní doby 6-18 hodin, v době večerní (18 - 22 hodin). S ohledem na kontradikci v pojetí deskriptoru L_{dvn} je vypořádání této připomínky Zpracovatelem značně nedostatečné.</p>	<p>hodnotami a nemůže být porovnáván s hlukovými limity.</p> <p>Používá se pro potřeby vyhl. 523/2006 Sb., o hlukovém mapování a při posuzování zdravotních rizik.</p>
<p>Připomínka 2011</p> <p>9. V Příloze 25 „Akustická studie leteckého provozu“ na str. 52 je odkazováno na tutéž</p>	<p>Na uvedené linii byl ukončen výpočet a to z toho důvodu, že vlivy leteckého hluku</p>

<p>obrazovou přílohu P8, která je kumulativní hlukovou mapou opět s velmi zajímavými fyzikálními konotacemi. Rovně ukončené průběhy izofon (tudíž sotva reálné) se „zastavují“ např. před obcemi Libice, Řež, městem Kralupy a Roztoky. Proč ? Jedno vysvětlení se nabízí : Pro oznamovatele by jistě nebylo vhodné zahrnout uvedená sídla do dotčeného území. A to ještě tato hluková mapa nezahrnuje kumulativní účinky leteckého provozu letiště Ruzyně i když Roztoky jsou vedeny v územní kategorii A (území významně dotčené hlukem ze současného a výhledového leteckého provozu na letišti Ruzyně). Jak posoudit takovou analytickou práci zpracovatele? Jak splnil požadavek MŽP ad 1 ?</p> <p>Vypořádání Zpracovatele</p> <p>Výše citovaná příloha č. 8 zahrnuje území zasažené významnými vlivy hluku letiště Vodochody.</p> <p>Vyjádření 2013</p> <p>Tato konkrétní připomínka na základě provedeného výpočtu poukazuje na realitu neodpovídající počáteční vymezení dotčeného území. Zpracovatel nekriticky přejímá výsledky Dokumentace a na možnost dalšího zpřesnění dotčeného území rezignuje. Dopady na životní prostředí s upřesněním kumulované hlukové zátěže na základě modelového výpočtu nejsou tak objektivně posouzeny podle §19 odst.2. Připomínka nebyla vypořádána.</p>	<p>zde jsou již nevýznamné. Nelze předpokládat, že odlétající letadla se po dosažení takové výšky, kde se jejich vlivy již neprojevují zase snáší k zemi, aby tam působila významné vlivy hluku. Obdobně přilétající letadla. To odporuje leteckým předpisům i logice věci.</p> <p>Kumulace vlivů hluku s letištěm Ruzyně je znázorněna v příl. č. 4 a 5. Akustické studie leteckého provozu.</p>
<p>Připomínka 2011</p> <p>10. Co říci k dále uvedenému obrázku na úvodní straně přílohy P31, která se zabývá problematikou srážek s ptáky v letecké dopravě. Na první pohled jistě, že počet ptáků nedosahuje stovek ale desítek ptáků. Ve studii se ale mluví o několika ptácích, kteří mohou způsobit nezpůsobilost jednoho či dvou motorů.</p> <p>Co ale uvedené studii a potažmo studii rizika havárií schází, že neinformuje o tom jaká míra rizika v lokalitě okolí LKVO hrozí z mnohačetných hejn ptáků (nejvíce havranů a kavek), kteří u nás zimují cca 6 měsíců a migrují za potravou většinou do Prahy ze zimovišť z okolí Kralup. Z grafu četnosti na str.43 (letiště Hannover udávaného jako obdoba LKVO) a z daného počtu 35 000 pohybů letadel za rok odbavených na LKVO lze poměrně snadno odvodit, že na jedno letadlo během 6 měsíců připadne v průměru cca 1 000 ptáků. Je to asi spíše větší číslo než několik ptáků, že ? Ze studie se ale dovíme, že se nemáme obávat, protože piloti jsou nyní cvičeni přistát i s oběma nefunkčními motory jako americký pilot na řece Hudson. Vskutku povzbudivé až na to, že tady ten Hudson jaksi nemáme, ale zato máme na ráně Dolany v ose dráhy. Panenské Břežany, Bášť, celkem nevýznamné Kralupy a další vhodné lokality v širším okolí. A studii rizik havárií se jaksi evidentně nechce do výpočtu pravděpodobnostního rizika. Co tedy má MŽP dělat s tímto a ne jediným případem rizika černých hrozeb v případě tohoto Záměru ? Existuje jediné a logické řešení problému. Zamítnout.</p>	<p>Co se týče kolizí s ptáky, pak v rámci procesu EIA byla zpracována rozsáhlá studie, která se zabývá velikostí rizika při střetu s ptáky. Toto problematika zahrnuje i jiné druhy ptáků než havrany a kavky. Podle kritérií ICAO Bird Strike Comitee lze považovat za únosnou míru rizika, pokud dochází k 5 srážkám s ptáky na 10 000 pohybů letadel. Na základě vyhodnocení podmínek na lokalitě a v okolí a na základě znalostí situace na letišti Ruzyně se předpokládá počet střetů s ptáky pod polovinou přijatelné hodnoty.</p> <p>V posledních třiceti letech došlo k zásadnímu pokroku při konstrukci motorů, které jsou schopny bez výrazného snížení výkonu absorbovat srážku i s několika ptáky současně, stejně tak se (díky průběžnému testování) zvýšila odolnost ostatních částí letadla - čelních skel, ocasních ploch a křídel. Pokud při srážce s letadla s ptákem dojde k vysazení motoru, piloti postupují standardními postupy pro let s jedním motorem, na které jsou pravidelně školení.</p> <p>Údaje dodané v dokumentaci EIA lze považovat za dostatečné. Výsledkem tohoto hodnocení bylo konstatování přijatelného rizika.</p> <p>Za nepříznivých meteorologických podmínek bylo prokázáno, že se ptáci z důvodů viditelnosti pohybují v menších výškách a mohou ohrozit letadlo pouze v bezprostřední blízkosti letiště, kde lze efektivně využít nástrojů ornitologické ochrany.</p> <p>Rizika provozu letiště Vodochody byla vyhodnocena jako přijatelná, průměrná,</p>

<p>Vypořádání Zpracovatele</p> <p>Na základě studie Problematika srážek s ptáky v letecké dopravě není situace v blízkosti letiště Vodochody s ohledem na riziko srážek letadel s ptáky podstatně odlišná od situace na jiných letištích v ČR a je zřejmé, že vhodnými opatřeními v oblasti biologické ochrany letiště lze riziko srážky udržet na přijatelné úrovni. Riziko srážky letadel s hejnem krkavcovitých ptáků je v rámci dokumentace podrobně posouzeno a v rámci procesu EIA stanoveny dostatečné podmínky pro minimalizaci vlivů na ŽP a environmentálních rizik.</p> <p>Vyjádření 2013</p> <p>Studie „Problematika srážek s ptáky v letecké dopravě“ neobsahuje vyhodnocení pravděpodobnosti srážky letadla v provozu LKVO, což je základem stanovení návazných environmentálních rizik záměru LKVO. Proto nemohou být podmínky v návrhu stanoviska MŽP dostatečné. Připomínka nebyla vypořádána.</p> <p>Řada mých připomínek k Oznámení nebyla jak v r.2009 tak i v 2010 zodpovězena. Proto je ještě i teď při této příležitosti uvádím, a to i též vzhledem k tomu, že uvedená fakta s menšími obměnami platí i teď.</p>	<p>srovnatelná s některými evropskými letišti.</p>										
<p>Připomínka 2010</p> <p>a. Oznámení neposuzuje dostatečně v celkovém rozsahu kumulaci všech působících faktorů aktuálních (silniční, železniční, lodní, letecká), plánovaných dalších záměrů (obchvat Kralupy n/Vlt.) s dopady realizace rozšířeného leteckého provozu</p> <p>Vypořádání Zpracovatele</p> <p>Obchvat Kralup představuje vymístění dopravy z intravilánu města a snížení vlivů na životní prostředí a zároveň snížení počtu obyvatel z hlediska vlivů na zdraví. Z tohoto důvodu byla řešena varianta bez tohoto obchvatu, která představuje celkově větší vlivy na ŽP (v rámci principu předběžné opatrnosti). Vzhledem k tomu, že v rámci přípravy, výstavby a provozu tohoto obchvatu budou muset být dodrženy limity ŽP, nelze předpokládat významné vlivy na ŽP, které by mohly ovlivnit posouzení uvažovaného záměru. Kromě toho kumulativní vlivy nemají stanoven žádný limit.</p> <p>Vyjádření 2013</p> <p>Posudek nevypořádává kumulaci vlivů 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, nicméně povede ke zvýšení zátěže mezi Kralupy, Chvatěrubu a Dolany. V situaci, kdy je navrhováno vyhlášení OHP (z důvodu limitní hlukové zátěže) a imisní pozadí je na úrovni přesahující limity znečištění ovzduší je nezohlednění i jindy málo významných vlivů na ŽP závažnou chybou, která může vést k překračování hygienických limitů v dotčeném území. Připomínka je nedostatečně vypořádána.</p>	<p>Obchvat Kralup představuje vymístění dopravy z intravilánu města a snížení vlivů na životní prostředí a zároveň snížení počtu obyvatel z hlediska vlivů na zdraví. Z tohoto důvodu byla řešena varianta bez tohoto obchvatu, která představuje celkově větší vlivy na ŽP (v rámci principu předběžné opatrnosti). Vzhledem k tomu, že v rámci přípravy, výstavby a provozu tohoto obchvatu budou muset být dodrženy limity ŽP, nelze předpokládat významné vlivy na ŽP, které by mohly ovlivnit posouzení uvažovaného záměru.</p> <p>V dokumentaci EIA (Veselý P., 2005, Obchvat Kralup nad Vltavou včetně mostu, jako součást aglomeračního okruhu - I. etapa - EIA - dokumentace) k tomuto záměru se v kapitole Vlivy na ovzduší a klima uvádí: Z výše uvedených tabulek je zřejmé, že vlivem provozu zdrojů spojených s realizací záměru nebude docházet k nadlimitnímu imisnímu zatěžování území, naopak povede zejména v oblasti Kralup ke snížení imisní zátěže oproti stavu bez realizace. Dle aktualizované legislativy je záměr typu obchvat jedním z kompenzačních opatření, která musí být realizována např. při signalizaci překročení imisního limitu.</p> <p>Záměr letiště Vodochody pak bude v prostoru Kralup (Rozptylová studie - varianta 3) generovat následující imise (bod 5004 Rozptylové studie):</p> <table><tr><th>Látka/Roční koncentrace</th><th>Pozadí v prostoru LV 415/2012 (MŽP) $\mu\text{g.m}^{-3}$</th><th>Příspěvek záměru LV V3 $\mu\text{g.m}^{-3}$ (dle dokumentace)</th><th>Celkem $\mu\text{g.m}^{-3}$</th><th>Limit $\mu\text{g.m}^{-3}$ 201/2012</th></tr><tr><td>Benzen</td><td>1,2</td><td>0,00023</td><td>1,2</td><td>5</td></tr></table>	Látka/Roční koncentrace	Pozadí v prostoru LV 415/2012 (MŽP) $\mu\text{g.m}^{-3}$	Příspěvek záměru LV V3 $\mu\text{g.m}^{-3}$ (dle dokumentace)	Celkem $\mu\text{g.m}^{-3}$	Limit $\mu\text{g.m}^{-3}$ 201/2012	Benzen	1,2	0,00023	1,2	5
Látka/Roční koncentrace	Pozadí v prostoru LV 415/2012 (MŽP) $\mu\text{g.m}^{-3}$	Příspěvek záměru LV V3 $\mu\text{g.m}^{-3}$ (dle dokumentace)	Celkem $\mu\text{g.m}^{-3}$	Limit $\mu\text{g.m}^{-3}$ 201/2012							
Benzen	1,2	0,00023	1,2	5							

	<table><tr><td>NO₂</td><td>12</td><td>0,49</td><td>12</td><td>40</td></tr><tr><td>PM₁₀</td><td>27</td><td>0,016</td><td>27</td><td>40</td></tr><tr><td>PM_{2,5}</td><td>16</td><td>(0,016)</td><td>16</td><td>25</td></tr></table> <p>Tato situace, kdy se vlivy záměru letiště Vodochody, při povinném zaokrouhlování na jednotky stanovených imisních limitů, rovnají nule nemůže vést k překročení imisních limitů.</p> <p>Kromě toho jsou příspěvky záměru letiště Vodochody tak malé, že jsou velmi jednoduše kompenzovatelné v rámci legislativy ochrany ovzduší.</p>	NO ₂	12	0,49	12	40	PM ₁₀	27	0,016	27	40	PM _{2,5}	16	(0,016)	16	25
NO ₂	12	0,49	12	40												
PM ₁₀	27	0,016	27	40												
PM _{2,5}	16	(0,016)	16	25												
<p>Připomínka 2010</p> <p>b. Výsledná mapa izofon území zasaženého nadměrným hlukem z leteckého provozu v r. 2012 (nyní 2015) je založena na nepostačujících výpočtech, při kterých jako vstup byla použita pouze archivní a extrapolovaná data bez kvalifikovaně pořízených datových souborů získaných z dlouhodobého měření v katastru obce, které by objektivizovaly související výpočtové odhady</p> <p>c. Výsledná mapa izofon je zpochybnitelná také nejasností jak bude vlastně charakteristické letadlo definováno, protože z textu Oznámení není zřejmé zda to budou letadla o hmotnosti 100t či 120t, přičemž tento parametr je rozhodný při následném vypracování mapy izofon</p> <p>d. Z předchozích důvodů je nepřijatelné, aby aktuální mapa izofon pro r. 2012 (nyní 2015) předložená v Oznámení se stala rozhodným kritériem při závěrečném rozhodování o přijetí Záměru z hlediska EIA</p> <p>e. Protože aktuální mapa izofon pro r. 2012 (nyní 2015) konstruovaná na výše uvedeném nepostačujícím základu bez realizace terénního měření se stala i kritériem pro stanovení dotčeného území, dovozují, že je nutná i revize dotčených územních celků a to minimálně se zahrnutím města Libčice a obce Řež</p> <p>Vypořádání Zpracovatele</p> <p>Viz vypořádání bodu 5.</p> <p>Proces EIA záměr nepřijímá, ale posuzuje vlivy na životní prostředí.</p> <p>Vyjádření 2013</p> <p>Viz text vyjádření 2013 v bodě 5.</p>	<p>Viz vypořádání k bodu 5.</p> <p>Aktuální mapa izofon pro r. 2012 (nyní 2015) předložená v Oznámení není rozhodným kritériem.</p> <p>Dalším podstatným bodem je zajištění plnění hygienických limitů následujícími podmínkami stanoviska:</p> <p>Podmínkami stanoviska je navíc tento požadavek zajištěn trvale:</p> <ul style="list-style-type: none">- provoz systému monitoringu hluku bude garantován nezávislou příslušně akreditovanou laboratoří, kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví- systém monitoringu hluku bude sloužit k ověření správnosti výpočtového modelu hlukového zatížení území z budoucího provozu letiště a jeho porovnání s reálně naměřenými hodnotami a pro případná opatření na eliminaci hlukového zatížení území- systém monitoringu hluku bude mít zajištěn výstup ke zveřejnění výsledků, kontroly a postupů- systém monitoringu hluku bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži v okolí letiště, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o účinnosti protihlukových opatření- systém monitoringu hluku bude využíván k důsledné kontrole dodržování zákonných ustanovení na poli ochrany zdraví obyvatel před hlukem- bude zajištěna nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku a výsledků měření (ÚCL, KHS)- systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů pro chráněné venkovní prostory a pro chráněné venkovní prostory staveb, budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržování hlukových limitů pro uvedené chráněné venkovní prostory staveb; tato opatření budou projednávána s ÚCL a KHS; provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření kterými musí být zajištěno bezpečné plnění hygienických limitů; zvláštní pozornost															

	<p>bude věnována případu podstatné změny složení leteckého parku</p> <p>- predikčnímu modelu bude podroben každý roční letový plán letiště na následující rok; v případě, že bude signalizováno překročení zákonem stanovených hygienických limitů, bude příslušný roční plán upraven tak, aby k překračování limitů nemohlo dojít</p>
<p>Připomínka 2010</p> <p>f. Jak je z výše uvedeného zřejmé, nebylo v rámci Oznámení provedeno předběžné měření hluku leteckého provozu na katastru obce Dolany tak, jak je tomu obvyklé v podobných případech (Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně)</p> <p>g. Toto předběžné měření by mělo být řádně připraveno za podmínek blízkých reálnému provozu v r. 2012 (nyní 2015) tj. mělo by být vykonáno v soulase s platnými předpisy MZ ČR, s plně zatíženým charakteristickým letadlem s adekvátním výkonem motorů při vzletu a přistání, s obvyklým profilem letové dráhy a s oponenturou získaných a protokolovaných výsledků zpracování a vyhodnocení</p> <p>Vypořádání Zpracovatele</p> <p>Požadované předběžné měření je:</p> <p>a) plně obsaženo v Akustické studii leteckého provozu, zpracované dle metodiky ECAC Doc. 29, která rozděluje letadla do řady kategorií civilních letadel, vrtulníků a vojenských letadel. Tato metodika obsahuje hlukové parametry pro uvedené kategorie a jednotlivé typy pohybů (včetně pohybů po zemi, brždění zpětným tahem a provozem jednotek APU) na základě statisticky významného počtu měření hluku. Tato metoda je v souladu s vyhl. č. 523/2006 Sb. a Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES. V akustické studii bylo využito výsledků rozsáhlých a velmi přesných měření leteckého hluku (vč. měření jednotlivých hlukových událostí) z let 2004 a 2006 - 2009 v okolí letiště Praha Ruzyně. Shoda měřených a vypočtených dat pomocí metodiky ECAC se pohybovala v pásmu 0 až 2,7 dB, s vysokou převahou (78,6 %) hodnot odchylek rovných nebo nižších než ± 2 dB. Shoda je tedy velmi uspokojivá a potvrzuje se jí tak věrohodnost použité výpočtové metodiky a numerického modelu sestaveného v programu CADNA A (modul FLG) k výpočtům hluku z leteckého provozu. Zároveň se potvrzuje velikost nejistoty numerického odhadu v pásmu $\pm 2,0$ dB. Uvedené potvrzení věrohodnosti výpočtů programu CADNA A k výpočtu hluku z leteckého provozu lze s jistotou přenést i na podmínky v jiných letech, či na jinou lokalitu. Další posouzení bylo provedeno pomocí programu INM, který využívá údaje o konkrétních typech letadel s velmi dobrou shodou. Akustická studie je zpracována správnou metodikou pro výpočet vlivů hluku z leteckého provozu, jak mj. i dokládá oponentní zpráva, kterou MŽP objednalo na hluk z leteckého provozu specializované firmy Eurocontrol Brusel</p> <p>b) naplní monitoringu hluku, který bude měřit jednotlivé hlukové události reálných letadel využívajících letiště Vodochody a bude mít výstup do predikčního modelu</p>	<p>Provedení letových simulací s plně zatíženými dopravními letadly je plně řešeno použitým výpočtovým programem Cadna A s implementací ECAC Doc. 29, která obsahuje uvedené údaje pro všechny reálné situace na základě statisticky reprezentativního měření.</p>

<p>hlukové zátěže v okolí letiště, aby bylo možné porovnávat naměřená data s modelovými a následně aby byly možnosti kontroly dodržování celého OHP a také limitních hodnot u chráněné obytné zástavby; musí umožnit modelovat organizační a technická opatření pro plnění hlukových limitů a minimalizaci vlivů hluku a to s min. ročním předstihem Vyjádření 2013</p> <p>Požadavky vyjádřené v bodech f a g jsou oprávněné vzhledem k nekladnému hodnocení Akustických studií Dokumentace z 2010 a přepracované Dokumentace 2011 v odborných vyjádřeních Ing.J.Drahoty a Ing.K.Šnajdra. Tato odborná vyjádření nebyla Zpracovatelem vůbec posouzena a proto je třeba vypořádání této připomínky zamítnout.</p>	
<p>Připomínka 2010</p> <p>h. Oznámení postrádá kvalifikované vypořádání se skutečností, že ovzduší nad katastrem obce Dolany by v zimním období mělo být ze startujících letadel zamořováno zřejmě nepominutelnou částí z cca 20 tun přípravku Safewing s fyzikálními, chemickými a toxickými vlastnostmi, které mají i obdobné komerční nemrznoucí směsi (např. Fridex)</p> <p>Vypořádání Zpracovatele</p> <p>Přípravek Safewing je odstraňován v rámci následující podmínky- návrhu stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pro čištění splaškových odpadních vod bude navržena nová ČOV s kapacitou cca 2700 EO a ČKV s kapacitou 5900 EO pro čištění odpadních vod ze zimní údržby letových ploch; technologický proces ČOV bude navržen tak, aby na výstupu z ČOV byly s rezervou plněny hodnoty ukazatelů znečištění, které byly předběžně odsouhlaseny ve vyjádření správce povodí ze dne 30. 8. 2010 a aby byly v souladu s „Opatřením k omezení, případně zastavení vnosu zvlášť nebezpečných látek“ (ID opatření DV 100074 ID vodního toku 13879000), uvedeným v „Plánu oblasti povodí“, který byl zastupitelstvem Středočeského kraje schválen 13. 4. 2010 a v souladu s ust. § 38 vodního zákona; upřednostnit takové technologie, která umožní čistit odpadní vody z odmrazování letadel a odpadní vody z toaletních systémů letadel <p>Pokud bude prokázán významný vliv emisí tohoto přípravku na ovzduší, pak bude muset být zohledněn v rámci následující podmínky návrhu stanoviska EIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v rámci další projektové přípravy záměru bude zpracována detailní rozptylová studie v souladu s požadavky vyhl. č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, Příl. č. 15 <p>Vyjádření 2013</p> <p>Základním smyslem připomínky je otázka jaká nepominutelná část z 90 tun přípravku Safewing bude zamořovat ovzduší nad katastrem obce Dolany v zimním období. Zpracovatelem Oznámení a Dokumentace nebyl učiněn ani pokus o kvalifikovaný odhad tohoto zamořování ovzduší. S ohledem na to, že Zpracovatel tento nedostatek v procesu EIA kriticky neposoudil, naopak odsunul tento problém až do fáze přípravy je</p>	<p>Pro další prohloubení lze k problematice odmrazování uvést následující:</p> <p>K odmrazování letadel se používají 2 kapaliny. Kapalina 1 se velmi rychle odpaří, kapalina 2 během startu, ještě před zvednutím předového kola nad vzletovou a přistávací dráhou, při rychlosti kolem 85 knots (cca 158 km/h), sjede z křídel dolů i s tím, co na ní mezitím napadalo.</p> <p>Propylenglykol, který je rozhodující složkou odmrazovacích prostředků je látka s minimální toxicitou, která se běžně používá k různým účelům v potravinářství, kosmetice a medicíně. V těle je metabolizována na kyselinu pyrohroznovou, což je normální metabolit glukózy.</p> <p>Tím se zásadně odlišuje od etylenglykolu, který je obsažen ve Fridexu (který se při odmrazování letadel nepoužívá), a který se v těle metabolizuje na toxickou kyselinu šťavelovou.</p> <p>Opatření k ochraně zdraví jsou u propylenglykolu potřebná pouze při používání koncentrovaného přípravku z hlediska ochrany pracovníků a ani u nich se nejedná o závažné riziko,</p> <p>Páry propylenglykolu se v ovzduší rychle rozkládají fotochemickou oxidací.</p> <p>Pro obyvatel žijící v okolí letišť proto používání této látky při odmrazování letadel nepředstavuje žádné zdravotní nebezpečí.</p>

<p>tato připomínka nevypořádána. Pozn. : Množství přípravku Safewing bylo opraveno z 20 tun na 90 tun s ohledem na specifikace provozních medií v tabulce na straně 94 Dokumentace z 2011.</p>	
<p>Připomínka 2010 i. Jsem přesvědčen o tom, že se předložené Oznámení EIA dostatečně nevypořádalo s opakovaným působením (5-6 min) energeticky bohatého nízkofrekvenčního zvukového vlnění generovaného nízko letícím letadlem (v možných výškách letadla 100 - 200 nad terénem), které může indukovanými vibracemi působit nevratné škody na lidském organismu zejména u dětí a starších osob Vypořádání Zpracovatele Nízkofrekvenční hluk připadá v úvahu pouze v některých případech použití zpětného tahu, který je sám o sobě minimalizován a omezen na pozemní operace. Vzhledem k malé četnosti a vzdálenosti by se uvedený jev neměl významně projevit. Vyjádření 2013 S ohledem na text vyjádření v bodech f a g se vyjadřuje pochybnost o řádném vypořádání této připomínky, zvláště pokud se týká kvality vyhodnocení Akustické studie motorové stojánky, která je namítána v bodech 4 a 5. Připomínka nebyla řádně vypořádána.</p>	<p>Nízkofrekvenční hluk připadá v úvahu pouze v některých případech použití zpětného tahu, který je sám o sobě minimalizován a omezen na pozemní operace. Vzhledem k malé četnosti a vzdálenosti by se uvedený jev neměl významně projevit. Akustická studie vlivu motorových zkoušek na okolí letiště Vodochody dokládá, že vlivy motorových zkoušek budou velmi malé a podlimitní. Navíc v této akustické studii nebyl zohledněn protihlukový val, uložený podmínkami stanoviska, takže skutečný vliv bude podstatně ještě menší včetně případných nízkofrekvenčních zvuků.</p>
<p>Připomínka 2010 j. Jsem léčen na hypertenzi, která je indikována ve studii Vlivů na zdraví na seznamu onemocnění s průkazným ovlivněním a je pro mne proto naprosto nepřijatelné se vystavovat jakémukoliv zhoršení mého stavu Vypořádání Zpracovatele Provedené posouzení zdravotních rizik zahrnuje podrobné posouzení rizika hypertenze se závěrem, že vliv nebude významný. Vyjádření 2013 Vliv Záměru bude kumulativně škodlivě přispívat k ostatním enviromentálním vlivům daného regionu a nebude tak naplněn §5 odst.2 Zákona. Neposuzuji připomínku za vypořádanou.</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné včetně vlivu na hypertenzi. V tomto posudku byly podrobně posouzeny u kumulativní vlivy. K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelském posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který potvrdil závěry posudku zdravotních rizik. Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem: "K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p>
<p>Připomínka 2010 k. Protože Studie rizik Záměru vychází z předchozích studií, ke kterým byly vzneseny výše uvedené faktické námitky, pak závěr této studie, který považuje realizaci Záměru za přijatelné riziko a doporučuje Záměr k realizaci, je i s ohledem na neposuzované bezpečnostní aspekty kraje a státu obecně naprosto nepřijatelným a nepochopitelným tvrzením.</p>	<p>Podle zák. č. 100/2001 Sb. se posuzují vlivy záměru na životní prostředí a stanoví se podmínky k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů. Dokumentace řádně posoudila environmentální rizika.</p>

<p>Vypořádání Zpracovatele</p> <p>Bezpečnostní aspekty kraje a státu nejsou předmětem posouzení v tomto procesu EIA.</p> <p>Vyjádření 2013</p> <p>Zpracovatel má předloženou Dokumentaci posoudit dle §2 Zákona ve vzájemných souvislostech a působení včetně objektivního posouzení v celém rozsahu dle §19 odst.2. vzhledem k tomu, že enviromentální nzika havárie nejsou pro proces EIA posouzena dostatečně. Evidentně totiž chybí všechny studie vyhodnocení pravděpodobnosti rizika</p> <ul style="list-style-type: none"> - iniciačních pádů letadel do všech velkých chemických provozů s velkým rozsahem následků těchto událostí - srážek s ptáky v letecké dopravě <p>a to minimálně v rozsahu hodnocení ohrožení v lokalitě ÚJV Řež pádem letadla (Příloha 30 Dokumentace 2011). Je zřejmé, že tyto aspekty enviromentálních rizik musí být posouzeny v procesu EIA s náležitou pozorností, hloubkou a ve všech souvislostech. Připomínka nebyla náležitě vypořádána.</p>	
<p>Závěr</p> <p>Jsem přesvědčen, že vzhledem k výše uvedenému není možné záměr „Letiště Vodochody" realizovat, a že Ministerstvo životního prostředí musí na záměr vydat nesouhlasné stanovisko.</p> <p>Jsem přesvědčen, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody", trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p> <p>Pro případ schválení tohoto pro mne zcela nepřijatelného záměru s množstvím rizik pro mne, mou rodinu a ostatní spoluobčany Dolan si vyhrazuji možnost soudního projednání.</p>	<p>Vytýkané nedostatky vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.</p>

Stulíková Marie, Ing.

Připomínka	Vypořádání
<p>Moje připomínky z října 2011</p> <p>Vyslovuji jednoznačně ne k záměru rozšíření letiště Vodochody.</p> <p>Uvádím tyto důvody:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rozšíření letiště je obchodním zájmem soukromého investora. - Není potřebné z hlediska dopravní infrastruktury ČR (letiště Ruzyně s event. realizací 2. ranwaye postačí). (Neuznávám dnešní argument Dr. Ratha o potřebě letiště pro obyvatele Kolína a Mladé Boleslavi! - Na Ruzyni to není o 	<p>Podle zák. č. 100/2001 Sb. se posuzují vlivy záměru na životní prostředí a stanoví se podmínky k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů. Záměr se v tomto procesu ani nepovoluje ani nezamítá.</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity</p>

<p>tolik dále).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vyjádřeným veřejným zájmem jsou referenda 39 000 obyvatel obcí v okolí letiště - s jasným NE! Život v místě, kde každých 5 minut startují a přistávají letadla ve výšce 300 m nad hlavou si nedovedu představit. Řešením nemůže být ani ideálně odhlučněný dům - to máme být jako v kleci a nevycházet ven? <p>Nesouhlasím!!!</p> <p>Vypořádání zpracovatele posudku: <i>Během procesu EIA byly formulovány a stanoveny takové podmínky (uvedené v návrhu stanoviska EIA), které zajistí plnění ekologických limitů, vč. hlukových a imisních.</i> Uvedené „vypořádání“ považuji za „výsměch“ a nikoliv za fundovanou odpověď na moji připomínku. Výhrady uvedené v mojí připomínce platí dále. Připomínku považuji za nevypořádanou a kategoricky trvám na odmítnutí návrhu kladného stanoviska záměru letiště !</p>	<p>životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu“ má být záměr realizován.</p> <p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
--	--

Süssmilchová Marcela

Připomínka	Vypořádání
<p>Jsem (spolu)vlastníkem pozemků parc. č.2191, 220, 221 a parc. č. 242... v k. ú. Dolany u Prahy zapsaných na listu vlastnictví č. 480... v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro Střed. Kraj Mělník. Na pozemku parc. č. 242 je umístěna budova již jsem (spolu)vlastníkem.</p> <p>Zpracovaný posudek dokumentace záměru považuji za nedostatečný, kdy posudku vytýkám následující vady:</p> <p>I. Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci</p>

<p>porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vší pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.</p> <p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
<p>II. Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p> <p>V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný sluv pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.</p> <p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí:</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastnící se tohoto</p>

<p>„nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučeni kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců.“</p> <p>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.</p>	<p>procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>III. Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p> <p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumuloval. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 a další silniční dopravy v obci Postřižín jednoznačně dochází také. Z akustické studie vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.</p> <p>Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv.</p> <p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze sčítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze sčítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze sčítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z §12 zák. č. 17/1992 Sb.: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel bylo provedeno komplexní zobrazení nejvýznamnějších kumulativních vlivů, které ovšem nemá žádné závazné limity. Navíc se zde používají některé umělé deskriptory - např. L_{DVN}, které jsou výsledkem matematických operací, silně</p>

<p>stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde. "</p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB) a nemají nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnávány s hlukovými limity.</p> <p>U přehledu leteckého provozu je nutné zohlednit také výšku, typ letadla a charakter konkrétního pohybu.</p> <p>Kumulativní vlivy hluku na zdraví jsou v dokumentaci podrobně řešeny ve formě L_{DVN}.</p> <p>Podstatné je to, že dodržování hlukových limitů z veškerého leteckého provozu bude garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviště.</p> <p>V dokumentaci je uvedeno, jaký bude synergický vliv provozu letiště a automobilové dopravy a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>V dokumentaci jsou uvedeny kumulativní vlivy hluku a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>IV. Porušení procesních pravidel – neaktuálnost vstupních dat</p> <p>Při vydání posudku byly porušeny procesní předpisy a docházelo ke zcela bezprecedentním průtahům v řízení. Dle ust. § 9 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. platí, že doba pro zpracování posudku nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta může být v odůvodněných, zejména složitých případech překročena, nejdéle však o dalších 30 dnů. Lhůty ovšem nebyly vůbec dodrženy. Přepracovaná dokumentace byla zveřejněna dne 15. 9. 2011. Posudek byl na úřední desce kraje zveřejněn ovšem po uplynutí cca 18</p>	<p>Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu stanoviště, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoúčelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a</p>

<p>měsíců, a to dne 15. 5. 2013. Přitom první dokumentace záměru, která byla následně návrhovatelé vrácena k přepracování, byla oznámena již v listopadu 2010. Zákonem stanovené lhůty tedy byly mnohonásobně překročeny.</p> <p>Takový postup představuje zásadní procesní vadu, kdy vzhledem k uplynutí této značné doby od zpracování dokumentace k záměru je pravděpodobné, že došlo ke změně výchozích údajů. Není proto zaručeno, že posudek se vyjadřuje k aktuálním údajům.</p> <p>Jako příklad lze uvést například predikce vývoje počtu cestujících, kteří budou využívat letiště Vodochody či Ruzyni. Jak vyplývá z posudku EUROCONTROL: scénáře rozvoje obou letišť jsou založené na studii poptávky po využití letišť z roku 2006. EUROCONTROL ovšem uvádí, že od počátku projektu vyústila stávající obtížná ekonomická situace v Evropě, která měla za následek snížení dopravních prognóz makropoptávky. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyně téměř o 20 % oproti svému maximu v roce 2008. V současnosti tedy výchozí předpoklady již neodpovídají skutečnému stavu.</p> <p>Jsem přesvědčena, že takový postup neodpovídá platným předpisům. Jedna ze základních zásad činnosti správních orgánů dle správního řádu, která se uplatní i při vydávání stanovisek dle zákona č. 100/2001 Sb., je zásada materiální pravdy, která stanoví povinnost správního orgánu zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v době vydání rozhodnutí. Vzhledem k výše popsanému vývoji ovšem je zřejmé, že některá podstatná vstupní data již neodpovídají skutečnosti. Na základě takto nedostatečně zjištěného stavu tudíž nelze vydat stanovisko EIA.</p> <p>Flagrantní porušení procesních lhůt tedy má za následek, že dokumentace a posudek již nevychází z aktuálního skutkového stavu. Požadují proto aktualizaci dokumentace a posudku záměru a vydání stanoviska, které bude zohledňovat všechny změny ve vývoji od zahájení řízení v roce 2010.</p>	<p>vibrací).</p> <p>Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviště.</p> <p>Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviště bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p>
<p>V. Nesprávné posouzení dokumentace - soulad s územním plánem</p> <p>K namítanému nesouladu s územním plánem posudek uvádí, že územní plány jsou závazné, ovšem zajištění souladu s územním plánem je předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA.</p> <p>S tím ovšem nelze souhlasit. Stanovisko EIA je podkladem pro územní řízení. V územním řízení se posuzuje soulad stavby s územním plánem, neexistují zde ovšem žádné prostředky, jak takový soulad „zajistit“. Záměr buď je v souladu s územním plánem, nebo nikoliv. V případě rozporu s územním plánem je stavební úřad povinen žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnout. Pokud by z důvodu nesouladu s územním plánem došlo ke změně záměru, muselo by být pro změněný záměr vydané nové stanovisko EIA.</p> <p>V souladu se zásadou procesní ekonomie je tudíž nutné v řízení EIA prověřit soulad s územním plánem, kdy nemá žádné opodstatnění vydávat stanovisko EIA pro záměr,</p>	<p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Mázovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřižín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolíněk částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolíněk</p>

<p>který musí být v územním řízení zamítnut. Posudek je tedy v této části nesprávný.</p>	<p>do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolíněk částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle §90 zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle stavebního zákona (než autorizace EIA).</p> <p>Územní plán stanovuje funkční využití ploch.</p> <p>Zajištění souladu s územním plánem je předmětem následného procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA (viz stavební zákon). Pokud by záměr nebyl v souladu s územním plánem, potom nemůže být územní rozhodnutí vydáno.</p> <p>Zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu § 90: "Posuzování záměru žadatele</p> <p>V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu</p> <p>a) s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>Navíc dokumentace EIA počítá se snížením hodnoty a tedy i cen nemovitostí v regionu v souvislosti se spuštěním provozu letiště o 25%. Podle mne bude ztráta hodnoty spíše 100%. Letiště by totiž vyhlásilo ochranné hlukové pásmo, i když mu to zákon vzhledem k předpokládané kapacitě výslovně neukládá. Po vyhlášení ochranného hlukového pásma by se rušily hlukové limity a veškerá stavební řízení by se zkomplikovala. Veškeré plány rozvoje obce i záměry občanů by byly odepsány a vše by za ně rozhodoval majitel letiště. Naše území se stane „mrtvou zónou“!!!</p>	<p>Za předpokladu plnění ekologických limitů se nepředpokládají přímé vlivy na hmotný majetek a kulturní památky. Pro objektivitu je však nutné upozornit, že dle přílohy č. 21 k vyhlášce č. 3/2008 Sb. se v ochranném pásmu zohledňuje úprava základních cen pozemků do 5%.</p>
<p>VI. Nevypořádání mnou podaných připomínek</p> <p>Na základě vypořádání a nepřímo doporučení zpracovatele RNDr. Vladimíra Ludvíka žádám MŽP o instalaci trvalého monitoringu ovzduší v naší obci, a tím se dosáhne měření skutečného stavu (pravdivých údajů) ovzduší v Dolanech ve spolupráci s ČHMÚ.</p>	<p>Podmínkou stanoviska je uloženo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - V rámci další projektové přípravy záměru ve spolupráci s Českým hydrometeorologickým ústavem rozpracovat projekt kontinuálního monitoringu kvality ovzduší v areálu letiště Vodochody a to tak, aby tento monitoring byl zahájen s dostatečným předstihem před zahájením provozu letiště Vodochody.

<p>Závěr</p> <p>Jsem přesvědčena, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p> <p>Připomínám, že ministerstvo ŽP musí respektovat a pomáhat lidem, zvířatům a přírodě v naší zemi (viz níže: Listina základních práv a svobod), a nemůže napomáhat k prosazování zájmů soukromé, cizí společnosti Penta Investment Limited se sídlem na Kypru.</p> <p>Též referenda, která ve 13 okolních obcích záměr zamítla, dala jasně najevo, že letiště v této oblasti není dobrý nápad!!!</p> <p>Zvláště pak upozorňuji, že celý záměr ie v rozporu s odstavcem 3. č. 11 Listiny základních práv a svobod. Vlastnictví zavazuje. Nesmí bvt zneužito na újmu práv druhých a nebo v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy. Jeho výkon nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.</p>	<p>Podle zák. č. 100/2001 Sb. se posuzují vlivy záměru na životní prostředí a stanoví se podmínky k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů. Záměr se v tomto procesu ani nepovoluje ani nezamítá.</p> <p>Za předpokladu plnění podmínek stanoviska nemůže docházet k překračování ekologických limitů a díky tomu nebude dotčena ekologická únosnost území.</p> <p>Podmínkami stanoviska je zajištěno, že znečišťování životního prostředí nepřesáhne přípustné meze.</p>
--	---

Šantruček Martin

Připomínka	Vypořádání
<p>Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p> <p>V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný slav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.</p> <p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí:</p> <p>„ nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučení kvůli</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny</p>

<p>vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců."</p> <p>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.</p> <p>Jsem přesvědčen, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody", trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhují proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	<p>kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
---	--

Ševcenko Petr, Vojtíšková Kateřina

Připomínka	Vypořádání
<p>Ministerstvo životního prostředí České republiky (MŽP) při vrácení dokumentace ze dne 1. 2. 2011 ustanovilo celkem 39 bodů, které měl zpracovatel v nové verzi dokumentace doplnit, s nimiž se měl vypořádat. Vzhledem k tomu, že nedisponujeme, podobně jako většina obyvatel lokality i ČR, věděním potřebným k adekvátnímu expertnímu posouzení dokumentace v jejím celku, vyjádříme se k několika vybraným bodům a okolnostem. Z nich vyplývá, že:</p> <p>nová dokumentace se nevypořádala 5 podmínkami stanovenými MŽP;</p> <p>pokuty za porušování pravidel uvedených v dokumentaci chápe Letiště Vodochody a.s. jako formu kompenzace dotčeným obyvatelům a obcím;</p> <p>dokumentace není konzistentní;</p> <p>čtenářsky nepřívětivý odborný posudek vyslovuje souhlas podmíněný splněním 116 bodů;</p> <p>existují oprávněné důvody obávat se, zda dokumentace uvádí všechny podstatné skutečnosti týkající se projektu, a zda je Letiště Vodochody a.s. dostatečně důvěryhodným partnerem.</p> <p>V následující části jednotlivé body rozšíříme a odůvodníme.</p> <p>1. Nevypořádání se s podmínkami MŽP</p> <p>Požadavek č. 9 Jednoznačně garantovat nepřekročitelnost 35 000 pohybů letadel za rok. Dokumentace explicitně připouští překročení počtu pohybů, které navrhuje penalizovat 1.000 Kč za jednotku. Co na to odborný posudek? Zpracovatel RNDr. V. Ludvík celou pasáž kopíruje (2013,.s. 16-18). Ke splnění či nesplnění požadavku na doplnění dokumentace, které vzneslo MŽP, se explicitně nevyjadřuje. Ovšem konstatuje v Části</p>	<p>Požadavky MŽP na doplnění dokumentace byly splněny, jinak by dokumentace musela být vrácena k dopracování.</p> <p>Plnění těchto požadavků je dále zajištěno příslušnými omezujícími podmínkami.</p> <p>Podmínkou stanoviska je zaručena nepřekročitelnost 35 000 pohybů letadel za rok.</p>

<p>Stanovisko zpracovatele posudku: "S ohledem na některé ne zcela jasné formulace dokumentace ohledně kapacit (.)" a ukládá podmínky pro získání kladného stanoviska EIA. (s. 24, zvýraznění KV)</p> <p>Interpretace: Otázky kapacity a podmínek provozu musí být jako základní parametry projektu jednoznačně specifikovány již v první verzi dokumentace. Faktem je, že nejsou ani v upravené verzi, což posudek také ukazuje (s. 24-5). Doplněná dokumentace ze srpna 2011 (s. 15 + Příloha č. 19) tak podmínku MŽP č. 9 v žádném případě nesplnila.</p>	
<p>2. Pokuty za porušování podmínek namísto kompenzací</p> <p>Požadavek č. 29 Zvážit návrh systému kompenzačních opatření pro dotčené obce.</p> <p>S tímto bodem se zpracovatel Letiště Vodochody a.s. (LV) vypořádal následujícím způsobem. Systém kompenzačních opatření vtělila společnost LV do Veřejného příslibu ze dne 11. 8. 2011. Ten, jak uvádí v nové dokumentaci a v návaznosti na podmínku č. 115 z Posudku, by se stal - v případě realizace záměru - závaznou nabídkou kompenzačních opatření pro Sdružení obcí dotčených provozem letiště Vodochody.</p> <p>Při formulování tohoto příslibu využila společnost poněkud neortodoxní či dokonce vysoce kreativní postupy, když svou nabídku obcím nezaložila na snaze zmírnit očekávané zhoršení kvality života více než deseti tisíc obyvatelů těchto obcí, včetně malých dětí - jak nezastírají autoři dokumentace, ani odborný posudek:</p> <p>"Významné budou dopady v oblasti psychologické a sociální, především ve formě subjektivního obtěžování hlukem, způsobené vnesením hlukové zátěže z letecké dopravy do dosud převážně klidného území" (s. 107).</p> <p>"K tomuto hodnocení jsou doposud v zemích EU standardně používány vztahy expozice a účinku odvozené před 10 lety. Novější studie z okolí velkých evropských letišť však indikují u leteckého hluku výrazné snížení tolerance obyvatel k leteckému hluku" (s. 104).</p> <p>Veřejný příslib se nesnaží kompenzovat ve smyslu nahradit či odškodnit určitou ztrátu toho, kdo tuto ztrátu způsobil ve svém obchodním zájmu. Logika této nabídky sleduje téměř výhradně penalizaci budoucího (zřejmě očekávaného) porušování pravidel. Přesně těch pravidel, které si žadatel sám uložil v rámci dokumentace, a s nimiž se nyní uchází o povolení k realizaci v rámci procesu vyhodnocení vlivů na životní prostředí EIA od MŽP.</p> <p>V bodě 3.5 LV stanoví, že finanční kompenzace/náhrada za porušení příslibu poskytování úplných a pravdivých informací o pohybu letadel na letišti Vodochody dle Článku I bodu 1.8 Veřejného příslibu ze strany LV bude mít hodnotu 100 000 Kč.</p> <p>Interpretace: Postup zpracovatele v tomto případě považujeme za cynický a skandální. Navrhovaný systém "kompenzací" je pak téměř výhradně „vykoupením se penězi" z porušování podmínek, za kterých by případně byl projekt schválen (viz body 1.4-1.8 Veřejného příslibu). Nikoli sociálně odpovědným uznáním LV toho, že pokud charakter provozu neumožňuje vyloučit negativní externality, musí vyjednávat tvůrce záměru s</p>	<p>Podmínkou stanoviska je uloženo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Provozovatel letiště bude aktivně spolupracovat při zřízení Sdružení obcí dotčených provozem letiště Vodochody; nabídka kompenzačních opatření bude vycházet z Veřejného příslibu letiště Vodochody ze dne 11. 8. 2011; aktualizace kompenzačních opatření za zvýšení vlivů na ŽP bude směřována do posílení plateb za jednoho cestujícího, resp. za jeden pohyb letadla v povoleném režimu; kompenzace za porušení podmínek („nákup výjimek“) budou vyloučeny; nepočítat s tím, že výjimky z podmínek stanoviska jsou možné

<p>dotčenými subjekty a dospět ke shodě. LV dokonce otevřeně připouští manipulaci s informacemi, což vzbuzuje nedůvěru a nemožnost brát takový subjekt jako seriózní.</p>	
<p>3. Nekonzistence předložené dokumentace</p> <p>"Požadavky 14 a 15 Provést problematiku nepravidelného nočního provozu, garantovat neprovozování letiště v nočních hodinách tak, aby noční lety nebyly ani v budoucnu povoleny"</p> <p>Dle bodu 3.4 Veřejného příslibu má být Sdružení obcí "kompenzováno" (resp. LV se bude penalizovat) za porušení noční uzavěry letiště mezi 24.00 a 6.00 hod. Pohyby na letišti v této době mají přitom být podle dokumentace zcela vyloučeny, jak jednoznačně dokládá tvrzení v dokumentaci na straně 18 (2011), v Posudku uvedené na straně 21 (2013):</p> <p>"Pro potřeby dopracování dokumentace EIA se oznamovatel rozhodl nastavit určité provozní limity i pro tento druh provozu. Z tohoto důvodu bylo do noční doby zahrnuto 730 pohybů zpožděných letadel ročně; tyto pohyby jsou však limitovány maximálně do 24,00 hod. V tomto smyslu je formulována jedna z podmínek posuzované dokumentace a dále je tato skutečnost zapracována do tzv. Veřejného příslibu letiště Vodochody, který je uveden v Příloze č. 19 posuzované dokumentace."</p> <p>Noční provoz mezi 22,00 a 24,00 hod podle dokumentace je tedy uvažován výhradně pro zpožděné večerní lety, které nelze údajně zcela vyloučit (viz dále na s. 18, 2011, v Posudku na s. 21, 2013).</p> <p>interpretace: Dokumentace není konzistentní, když na jedné straně striktně limituje provoz po 24.00 hod, a to včetně neplánovaných a opožděných letů (které se údajně nedají vyloučit), na druhé straně uvažuje o porušování tohoto limitu. Odborný posudek přitom vzlety a přistání v této době jednoznačně odmítá (2013, s. 25). Definice tzv. "core night" může být také jiná, než se uvádí v dokumentaci. Aktuální dokument ICAO zmiňuje rozsudek o 6 hodinovém období 23,00 až 05,00 (nikoli 24,00 až 05,00) (http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkinePapers/ATConf6-wp008.en.pdf), základní východisko v této problematice je přitom definováno nařízením Evropského parlamentu a Rady z 25. 6. 2002 č. 2002/49/EC o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí jako osmihodinové období mezi 23,00 a 07,00. Zřejmě jediná možnost, jak občanům dotčených obcí zajistit alespoň noční klid by bylo zkrácení plánovaného provozu letiště tak, aby opožděné a neplánované lety mohly přistávat maximálně do 23,00 hod.</p>	<p>Podmínkou stanoviska EIA je uloženo striktní omezení pro začátek noční doby (22 - 24 hod) pouze na zpožděné přílety a to max. 4 pohyby za jeden kalendářní den a max. 730 pohybů za jeden kalendářní rok. Tyto pohyby jsou také zohledněny v akustické studii leteckého provozu a to pro nejnepříznivější možný stav. Ve zbytku noci (24 - 06 hod) bude letiště pro vzlety a přistání uzavřeno. Jakákoli snaha o překročení počtu pohybů by musela projít novým posouzením EIA. Řada evropských letišť má nějakou formou omezeny noční pohyby letadel.</p>
<p>4. Čtenářsky nepřívětivý Posudek, souhlas pouze podmíněný</p> <p>Posudek z větší části replikuje původní text dokumentace (zřejmě) beze změn a těžko se v něm dá rychle zorientovat. Jednak kvůli relativně stručnému obsahu a ne v každém místě jednoznačnému oddělení stanovisek zpracovatele od původního textu dokumentace. Používání kurzívy pro části vytvořené zpracovatelem posudku v jednotlivých kapitolách s odděleným nadpisem jsou srozumitelné, ale úprava se mění v</p>	<p>Podle zák. č. 100/2001 Sb. se posuzují vlivy záměru na životní prostředí a stanoví se podmínky k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů.</p> <p>Podmínky nejsou nějakou výjimečnou záležitostí, ale součástí každého stanoviska EIA.</p> <p>Ano, jedná se podmíněné stanovisko.</p>

<p>úvodu a závěru. Chybí také stručný popis zadání ze strany MŽP, které snad může být samozřejmostí pro člověka zběhlého v procesu EIA, nikoli pro běžného občana. I toho se předmětná problematika bytostně dotýká. Pokud mohu soudit z jiných oblastí, stručný popis úkolu zadání se stává běžnou součástí objednávaných dokumentů, studií, plánů, analýz.</p> <p>Chtěla bych zdůraznit, že přes konečný verdikt znějící "souhlasné stanovisko" formuluje odborný posudek celých 116 podmínek (mnohdy dále rozvinutých do několika dílčích opatření) pro platnost tohoto souhlasného stanoviska (s. 212-27). Jde tedy ve skutečnosti spíše o podmíněčný souhlas.</p> <p>Konstatuji přitom, že zpracovatel dokumentace se nevypořádal ani s požadavky na doplnění dokumentace ze strany MŽP z 1. 2. 2011, kterých bylo jen 39. Implicitně to ostatně vyplývá také z podmínek sepsaných pro udělení souhlasu.</p>	
<p>5. Závěrem: LV nedostatečně důvěryhodný partner</p> <p>Veškeré informace, které LV podává v jakékoli fázi procesu schvalování projektu, a dále při jeho případné realizaci, musí být nezpochybnitelně úplné, objektivní a pravdivé. Pokud tomu tak není a nebude, a dokumentace takovou situaci připouští (!), zpochybňuje to vážnost řízení a budí ve veřejnosti oprávněné pochybnosti. Opravdu je možné penězi "kompenzovat" vše, i nepravdu, lež, oklamávání? A dopředu s tím již kalkulovat, stejně jako s riziky pro zdraví občanů a přírodního prostředí?</p> <p>Případný provoz Letiště Vodochody bude muset vykazovat a archivovat značné množství dat. Uvádění nepravdivých informací by mohlo být jedním ze způsobů, jak účelově obcházet sankce, které si navrhovatel určil, obcházet pravidla, které mu určily rozhodné orgány. V takovém případě by na straně dotčených obyvatel, obcí nebo občanských sdružení leželo břímě vedení vleklých a finančně náročných soudních řízení, u kterých by se domáhaly svých práv v souladu s projektovou dokumentací.</p> <p>S dalším rozšiřováním Letiště Vodochody proto nemůžeme souhlasit. Prosíme Ministerstvo životního prostředí České republiky, aby záměr rozšíření „Letiště Vodochody“ nepovolilo.</p> <p>Nejen kvůli věcným důvodům, kterých je v tuto chvíli podle osloveného experta RNDr. V. Ludvíka přinejmenším 116, ale (především) s ohledem na zájmy převyšující technickou stránku věci. Tedy s ohledem na podporu hodnot naší civilizace, kterými jsou a musí být především v dnešní době ochrana již značně zdevastované přírody, životního prostředí regionu, který desetiletí nese zátěže související s rozvinutým průmyslem. V neposlední řadě k těmto hodnotám řadíme důvěru občanů, kteří v ČR žijí, víru ve spravedlnost, právní stát a volené představitele.</p>	<p>Např. provoz monitoringu je stanoven s následujícími podmínkami:</p> <ul style="list-style-type: none"> - provoz systému monitoringu hluku bude garantován nezávislou příslušně akreditovanou laboratoří, kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví - systém monitoringu hluku bude sloužit k ověření správnosti výpočtového modelu hlukového zatížení území z budoucího provozu letiště a jeho porovnání s reálně naměřenými hodnotami a pro případná opatření na eliminaci hlukového zatížení území - systém monitoringu hluku bude mít zajištěn výstup ke zveřejnění výsledků, kontroly a postupů - systém monitoringu hluku bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži v okolí letiště, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o účinnosti protihlukových opatření - systém monitoringu hluku bude využíván k důsledné kontrole dodržování zákonných ustanovení na poli ochrany zdraví obyvatel před hlukem - bude zajištěna nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku a výsledků měření (ÚCL, KHS) - systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů pro chráněné venkovní prostory a pro chráněné venkovní prostory staveb, budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržování hlukových limitů pro uvedené chráněné venkovní prostory staveb; tato opatření budou projednávána s ÚCL a KHS; provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření kterými musí být zajištěno bezpečné plnění hygienických limitů; zvláštní pozornost bude věnována případu podstatné změny složení leteckého parku - predikčnímu modelu bude podroben každý roční letový plán letiště na následující

	<p>rok; v případě, že bude signalizováno překročení zákonem stanovených hygienických limitů, bude příslušný roční plán upraven tak, aby k překračování limitů nemohlo dojít</p> <p>Je zřejmé, že na kontrole se bude podílet jednak nezávislá akreditovaná laboratoř, další kontrolu bude provádět KHS a ÚCL.</p>
--	---

Ševčík Petr

Připomínka	Vypořádání
<p>Nesouhlas se záměrem „Letiště Vodochody“</p> <p>Asi každý rodič touží po vlastním domě se zahradou, kde si budou jeho děti hrát a rozvíjet svou osobnost. Nám se tento sen splnil. Jsme s manželkou vlastníky rodinného domu se zahradou v příjemném prostředí obce Měšice. Do nemovitosti jsme investovali veškeré naše finance a energii. Na zahradě a na procházkách trávíme většinu volného času. Žijeme tu, bydlíme tu. Naše děti chodí do ZŠ Líbeznice.</p> <p>S vybudováním „Letiště Vodochody“ důrazně nesouhlasím!</p> <p>Dle studií ve zveřejněné EIA bude mé bydliště v Měšicích a ZŠ Líbeznice významně ovlivněno hlukovou a emisní zátěží. Pokud bude Letiště Vodochody otevřeno, bude výuka v ZŠ Líbeznice neustále narušována hlukem letadel a žáci nebudou učivu věnovat dostatečnou pozornost. S tím souvisí i domácí příprava do školy. Nebude stačit jen zavřít okna. Již dnes je přes zavřená okna slyšet dunění od přistávajících letadel na Ruzyni. V Žádném případě nechci, aby z mých dětí vyrostly podřadní lidé, špatně placených profesí, jen proto, že jim hluk letadel zničil dětství, potažmo celý život. Žádám Vás proto o zrušení záměru „Letiště Vodochody“.</p> <p>Jsem přesvědčen, že zvítězí rozum nad chamtivostí a ziskuchtivostí.</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se předchází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>Podle zák. č. 100/2001 Sb. se posuzují vlivy záměru na životní prostředí a stanoví se podmínky k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů. Záměr se v tomto procesu ani nepovoluje ani nezrušuje.</p>

Šimek Pavel, Ing

Připomínka	Vypořádání
<p>I. Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či</p>

<p>požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vší pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.</p> <p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
<p>II. Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p> <p>V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný stav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.</p> <p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp.</p>

<p>důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí:</p> <p>„nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučeni kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců.“</p> <p>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.</p>	<p>stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>III. Osoba Ing. Jaroslav Kubina, zpracovatel oponentního posudku zdravotních rizik – dle aktuálních stránek mzcrcz k datu 11.6.2013: http://www.mzcrcz/Verejne/dokumenty/evidence-drzitelu-osvedceni-odborne-zpusobilosti-o-posuzovani-vlivu-naverejne-6710-5.html nemá platné osvědčení /platné bylo do 22.4.2013/. Relevantnost tohoto posudku tedy není pro mne akceptovatelná.</p>	<p>Část dokumentace týkající se posuzování vlivů na veřejné zdraví zpracoval MUDr. Havel, který je soudní znalec v oboru zdravotnictví, odvětví hygiena se specializací: hygiena životního prostředí, hodnocení zdravotních rizik, dále je držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačních sítích expozice chemickým látkám v prostředí a expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví.</p> <p>Zpracování oponentního posudku Ing. Kubinou bylo provedeno zcela nad rámec požadavků zákona č. 100/2001 Sb., který požaduje pouze část dokumentace zpracovat autorizovanou osobu pro vlivy na zdraví.</p>
<p>IV. Zdůvodnění záměru</p> <p>V části B.I.5 aktualizovaného posudku EIA uvádí o nutnosti, efektivnosti, výhodnosti vybudování nového letiště. Již několikátým rokem letecká doprava neroste (http://www.dnoviny.cz/letecka-doprava/aci-na-ruzyni-znovu-ubylo-cestujicich), počty cestujících klesají, kapacita Letiště Václava Havla je dostatečná (i po vybudování nové paralelní dráhy). Vše je maskováno soukromým záměrem, nikoli veřejným. Letecká doprava s sebou nese negativní externality, které budou přenášeny na obyvatelstvo, především myslím zhoršení životního prostředí, ztráta ceny majetku. Životní prostředí v ČR patří mezi nejhorší v EU : http://suta.blog.respekt.ihned.cz/c1-46026760-cesky-vzduch-jeden-z-nejspinavejsich-v-evrope, pokles ceny majetku nemovitostí je jednoznačný, studie tomuto závaznému faktu, nevěnuje pozornost. Přirovnávat cenové mapy, které v době krize, která zcela změnila nemovitostní trh, k jistému vodítku či dokonce tvrdit, že cena nemovitostí poroste díky zlepšení infrastruktury - zcela nesmyslné připomínky. Zcela chybí ve studii tržní srovnání podobných realit (porovnávací stanovení ceny) v blízkosti letiště a v lokaci nedotčené provozem letiště. Část D.I.9 i s hodnocením zpracovatele posudku je nedostatečná, takovéto důležité kapitole se věnovat okrajově je absurdní.</p>	<p>Za předpokladu plnění ekologických limitů se nepředpokládají přímé vlivy na hmotný majetek a kulturní památky. Pro objektivitu je však nutné upozornit, že dle přílohy č. 21 k vyhlášce č. 3/2008 Sb. se v ochranném pásmu zohledňuje úprava základních cen pozemků do 5%.</p>

<p>Závěr: Souhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody, mne poškodí a přenese na mne negativní vlivy z provozu Letiště Vodochody (horší životní prostředí, ztráta hodnoty majetku apod.). Nejen v Evropě velká města staví nová letiště mimo svoji hustě obydlenou aglomeraci. Tady je důležité zdůraznit, že uvažovaný rozvoj vodochodského letiště nesouvisí s potřebami našeho státu (veřejný zájem), ale je to především privátní záměr budoucího vlastníka plochu letiště maximálně využít, Proto žádám, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	<p>Za předpokladu plnění podmínek stanoviska nemůže docházet k překračování ekologických limitů a díky tomu nebude dotčena ekologická únosnost území. Podmínkami stanoviska je zajištěno, že znečišťování životního prostředí nepřesáhne přípustné meze. Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu" má být záměr realizován.</p>
---	--

Šimková Lenka, Mgr.

Připomínka	Vypořádání
<p>Konečné kladné stanovisko posudku EIA k rozšíření letiště Vodochody bylo uděleno i přes nedostatečné vysvětlení a odůvodnění přínosu rozšíření letiště Vodochody či podání akceptovatelných argumentů k připomínkám občanů a obcí v dotčeném území. Autor posudku se s připomínkami zabýval ledabyle nebo dokonce přezíravě. Pokud by nešlo o tak závažnou věc, dalo by se říci, že v posudku jsou vysloveně úsměvné pasáže (Vysvětlení nezávažnosti střetu letadla s ptáky na příkladu přistání letadla na řece Hudson, kdy pilot bez motorů bezpečně přistál na řece, je brán jako samozřejmý fakt, který zvládne každý, k tomu není ani co dodat a poukazuje to na jednostranný nikoli objektivní pohled na věc). K rozšíření letiště Vodochody mám následující připomínky: • Poškození zdraví Ve vypracované studii EIA k rozšíření letiště Vodochody i v nynějším vypracovaném posudku se uvádí dopad provozu rozšířeného letiště na zdraví obyvatel.</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se předchází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí. Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem: "K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p>
<p>V posudku se uvádí navýšení předčasných úmrtí obyvatel o 9% ročně a zvýšení respiračních nemocí u dětí o 6,4% ročně. Tyto hodnoty byly shledány jako akceptovatelné a nijak nevybočující ze situace v ČR. Tato argumentace je pro mne absolutně nepřijatelná! Ráda bych upozornila, že zde je upřednostněn záměr soukromého investora před ochranou zdraví a kvalitního života obywatel ČR. Jak je možné ve vyspělém demokratickém státu upřednostnit soukromý zisk jedné společnosti nad zdravím občanů. Zde není obhajitelný žádný nárůst nemocnosti dětí. Pokud bychom chtěli žít v nepříznivých životních podmínkách, tak si vybereme takovou lokalitu, kde je ovzduší již takto znečištěné.</p>	<p>V dokumentu : Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, Havel B., je na str. 70 uvedeno následující: „Pro horní odhad imisního pozadí vychází vlivem znečištění ovzduší pro obyvatele hodnoceného území zvýšení rizika celkové úmrtnosti dospělé populace cca o 9 %, což představuje asi 54 předčasných úmrtí ročně. V orientačním odhadu ukazatele ztráty let dožití vychází vlivem imisního pozadí průměrná ztráta 3,4 dne za rok na jednoho obyvatele. U ukazatele chronické respirační nemocnosti u dětí vychází vlivem imisního pozadí zvýšení nemocnosti cca o 6,4%, což teoreticky představuje</p>

	<p>3,5 dne s příznaky na jedno dítě a rok. Tyto údaje nejsou ve vztahu ke kvalitě ovzduší v ČR nijak výjimečné. Předpokládaný příspěvek z provozu letiště Vodochody v cílovém stavu se v těchto ukazatelích pohybuje v řádu setin dne za rok, je tedy zanedbatelný.“</p> <p>Pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku – PM10 je pozadí uvažováno v koncentraci = 31 µg.m-3 (str. 41 dokumentu), max. vliv záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 µg.m-3 (str. 53 dokumentu). Z těchto dat pak vycházel výše uvedený dokument.</p> <p>Na základě odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb. byla zpracovatelem "Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011" MUDr. Havlem poskytnuta informace, že údaj: "vliv znečištěného ovzduší na úmrtnost by se tedy teoreticky mohl pohybovat cca kolem 9 % a u dětí vychází vlivem imisního pozadí zvýšení nemocnosti cca o 6,4%" se vztahuje ke stávajícímu imisnímu pozadí (bez realizace záměru) o koncentraci 31 µg.m-3 v ukazateli PM10 roční průměr.</p>
<p>• Hluk</p> <p>V posudku je na všechny výtky obyvatel neustále omýlán fakt, že nebudou překročeny limity hluku stanovené ve dne i v noci, což vyplývá ze studie EIA. Ovšem studie EIA nevychází z empirických studií nýbrž z předpokladů, které pak zadá do matematického modelu. Měření, která by dané předpoklady o neporušování limitů potvrdila, nejsou provedená. Kde jsou tedy záruky o hlukových limitech. Zpětné omezení letů pak již nebude možné!</p> <p>Stejně jako v předchozím případě bych ale ráda upozornila, že pro občany obcí bude jakékoli zvýšení hluku novou zátěží. Všechny obce jsou již dnes zatíženy pozemní dopravou, ať železniční či automobilovou a další navýšení hluku bude mít vliv na život, ať je již v posudku napsáno cokoli. Napsat do posudku, že hluk nebude mít vliv na fungování ZŠ a MŠ v Dolanech je utopie. Tomu nevěří ani žáci, kteří dané zařízení navštěvují. A opět, proč má 39 000 obyvatel snášet hluk jen pro zisk soukromého investora.</p>	<p>Z hlediska procesu EIA, tedy posuzování vlivů na ŽP jsou podstatné vlivy hluku. Tyto jsou ošetřeny navrženým monitoringem vč. systému zveřejňování směrem k dotčené široké veřejnosti.</p> <p>Podmínkami stanoviska je monitoring zajištěn trvale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - provoz systému monitoringu hluku bude garantován nezávislou příslušně akreditovanou laboratoří, kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví - systém monitoringu hluku bude sloužit k ověření správnosti výpočtového modelu hlukového zatížení území z budoucího provozu letiště a jeho porovnání s reálně naměřenými hodnotami a pro případná opatření na eliminaci hlukového zatížení území - systém monitoringu hluku bude mít zajištěn výstup ke zveřejnění výsledků, kontroly a postupů - systém monitoringu hluku bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži v okolí letiště, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o účinnosti protihlukových opatření - systém monitoringu hluku bude využíván k důsledné kontrole dodržování zákonných ustanovení na poli ochrany zdraví obyvatel před hlukem - bude zajištěna nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku a výsledků měření (ÚCL, KHS) - systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů pro chráněné venkovní prostory a pro chráněné venkovní prostory staveb, budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření

	<p>(např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržování hlukových limitů pro uvedené chráněné venkovní prostory staveb; tato opatření budou projednávána s ÚCL a KHS; provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření kterými musí být zajištěno bezpečné plnění hygienických limitů; zvláštní pozornost bude věnována případu podstatné změny složení leteckého parku</p> <p>- predikčnímu modelu bude podroben každý roční letový plán letiště na následující rok; v případě, že bude signalizováno překročení zákonem stanovených hygienických limitů, bude příslušný roční plán upraven tak, aby k překračování limitů nemohlo dojít</p>
<p>• Ztráta hodnoty majetku</p> <p>V posudku jsem se dočetla, že je možné, že naopak neklesne hodnota majetku, ale že může dojít i k navýšení ceny, z důvodu atraktivity lokality. Můžete mi prosím sdělit, kdo bude mít zájem o to, aby mu nad hlavou každých pět minut vzlétalo letadlo. Možná se nějaký fanda letectví najde, ale pravděpodobně ne tolik aby vykoupili naše domy za ceny, které nyní mají. Opět proč kvůli soukromému zisku mají občané přijít o část svého majetku. Obec Dolany se i díky OHP stane mrtvou zónou, kdo by v ní také chtěl bydlet, a všichni obyvatelé se dostanou pod správu majitele letiště (ať už jakéhokoli). Bez jeho souhlasu nepůjde cokoli v obci realizovat.</p>	<p>Za předpokladu plnění ekologických limitů se nepředpokládají přímé vlivy na hmotný majetek a kulturní památky. Pro objektivitu je však nutné upozornit, že dle přílohy č. 21 k vyhlášce č. 3/2008 Sb. se v ochranném pásmu zohledňuje úprava základních cen pozemků do 5%.</p>
<p>• Rozšíření letiště Vodochody je soukromý nikoli veřejný záměr</p> <p>Posudek konstatuje, že „zdůvodnění potřeby záměru je dle zákona č. 100/2001 Sb. zcela věcí oznamovatele a nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivu stavby na životní prostředí. Toto je v rozporu s celým procesem EIA, kdo jiný by tedy měl hodnotit vliv dopadu záměru soukromé společnosti na občany ČR. Pokud nějaký soukromý projekt ohrožuje zdraví lidí a přírody ČR, kdo bude hájit zájmy svých lidí než stát? Zarážející je i fakt, že samotné Ministerstvo životního prostředí podrobnější zdůvodnění potřeby záměru požadovalo v rámci doplnění původní dokumentace EIA. Tedy jak je možné napsat v posudku, že toto není předmětem posuzování.</p> <p>Ráda bych podotkla, že jako každý občan ČR bych ráda žila a vychovávala své děti v prostředí, které nijak neomezuje životní standard, není zdraví škodlivé a především v prostředí, které není rizikové. Z ledabylých reakcí a často i přehlížení faktů při odpovídání na připomínky občanů k dokumentaci EIA, však nabývám dojmu, že tyto požadavky jsou asi nepodstatné pro Ministerstvo životního prostředí. Je až zarážející jak je možné, že i v médiích je již prezentováno rozšíření letiště jako kladně vyřízená věc.</p> <p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním absolutně nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p>	<p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu" má být záměr realizován.</p> <p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezi stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního</p>

	hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.
--	---

Šmorancovi

Připomínka	Vypořádání
<p>Vážené Ministerstvo životního prostředí, chci důrazně protestovat proti vybudování letiště Vodochody. Žiji se svou rodinou v obci Měšice od roku 1995, tato obec i když je relativně blízko Prahy poskytuje naší rodině klidné a pohodové zázemí. Dá se říci, že žijeme ve velmi krásné a tiché obci v blízkosti Prahy. Úplně mě rozhodilo jak někdo může odsouhlasit takovou nehoráznost jako je vybudování letiště Vodochody. Vím, že se o letišti mluví už několik let, ale byl jsem naprosto v klidu jelikož jsem myslel, že v našem státě funguje zdravý rozum a naše už tak zdevastované životní prostředí a práva značného množství občanů má přednost před byznysem a nenasytností velkých firem. Copak nestačí, že v okolí letiště Ruzyně se nedá poklidně žít, území tam provozem letiště neskutečně trpí a to jak po stránce hluku, imisí, tak po stránce úniku ropných produktů při tankování a opravách letadel. Což se musí další část poklidného území zničit a zdevastovat díky nehorázným ziskům a chamtivosti pár velmi bohatých lidí. Je možné aby trpělo skoro 30 000 lidí zase jen pro nenažranost několika sobců. Důrazně proti tomuto podnikatelskému záměru protestuji, dojde k naprostému znehodnocení majetku všech obyvatel obce Měšice, ale i přilehlých obcí, ale to nejhorší, bude trvale poškozoováno mé zdraví, zdraví mé manželky a našich dvou šestiletých dvojčátek a všech obyvatel v leteckém koridoru letiště. Uvědomuje si to Ministerstvo životního prostředí??? Nejsměšnější je, že záměr je prezentován jako veřejný zájem, což je naprostý nesmysl. Jakákoliv devastace životního prostředí a ničení zdraví obyvatel přece nemůže být ve veřejném zájmu, to spíše zavání porušováním práv a svobod občanů této země. Copak jsme se již nezbavili diktatury. Dříve to byla diktatura KSČ (proletariátu) ovšem jak se zdá dnes to není o hic lepší, možná ještě v mnohém horší, protože v současné době zažíváme diktaturu peněz, zisků a naprosté bezohlednosti vůči spoluobčanům, což je stejně nebezpečné a odsouzení hodné. Demokracie přece nespočívá v prosazení zájmů několika bohatých jedinců, bohaté a bezohledné firmy, ale v prosazování zájmu většiny a většina jsme, MY všichni obyvatelé Měšic a přilehlých obcí. Při prostudování leteckého provozu kdy se počítá s 35 000 lety za rok a s počtem letových dnů 365 to znamená ve Špičce v době od 6:00 do 22:00 poletí letadlo každých</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se předchází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí. Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu" má být záměr realizován.</p> <p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p>

<p>6 minut, mi vstávají hrůzou vlasy na hlavě. Přece něco tak nehorázného a devastujícího nemůže nikdo se zdravým rozumem schválit, jenom šílenec si může zahrávat s takovým ohrožením životního prostředí a ničením zdraví lidí. Naše obec je v blízkosti Prahy takže znečištění ovzduší je velké, nedaleko se nachází Spolana Neratovice a průmyslové Kralupy nad Vltavou, které také značně zatěžují životní prostředí a k tomu ještě velmi silný letecký provoz ???. To je již opravdu příliš!!! Doufám, že se všichni obyvatelé postiženého území probudí, spojí se a budou důrazně protestovat, jde opravdu o hodně. Musíme si uvědomit, že v případě realizace tohoto (pro mě naprosto neseriózního) záměru se dostaneme do obrovských problémů staneme se otroky skupiny Penta, budou pošlapána naše lidská práva. Provozovatel letiště si bude moci dělat co bude v jeho zájmu a obyvatelé postiženého území nebudou moci nic ovlivnit. Budou vystavení extrémnímu hluku a extrémnímu znečištění vzduchu a s tím vyplývajících zdravotních rizik. Poškození sluchu, poruchy spánku, bolesti hlavy, deprese, neurózy, hypertenze, kardiovaskulární nemoci, určitě velký výskyt rakoviny a nejspíše dalším zdravotním rizikům. Naprosto zločinná je připravovaná novela zákona o ochraně zdraví, kdy musí letiště zajistit, aby uvnitř budov byly dodrženy hygienické limity. Když se mu to nepodaří, čeká majitele domů vyvlastnění formou zahájení řízení o změně užívání stavby. Státní úředník určí, že už nemáte rodinný dům, přesto že je takto zkolaudovaný, ale průmyslovou budovu a tam se limity dodržovat nemusí. V závěru chci říci, že budu tvrdě bojovat proti tomuto podnikatelskému záměru. Musím !!! V zájmu zdraví rodiny, mám dvě malé děti. Je třeba se důsledně postavit proti nenažranosti některých bohatých lidí, kteří vidí jen peníze a peníze, majetek a majetek a za tímto pochybným cílem se ženou hlava nehlava, záměrně poškozují občany postiženého území a po jejich podnikatelském záměru zbývá zdevastovaná a mrtvá krajina a mnoho zbědovaných a zoufalých lidí postižených různými zdravotními problémy. Doufám, že se všichni sejdem 17. června 2013 od 12:00 hodin na zimním stadionu spol. Kralupská sportovní s.r.o. Mostní ulice 812, Kralupy n./ Vltavou kde proběhne veřejné projednání posudku EIA Letiště Vodochody (pro mne je posudek značně ovlivněn investorem a není nestranný a nezávislý). Je to nejspíše poslední možnost jak se proti nelidskému přístupu postavit. Ministerstvo životního prostředí vyzývám, jestli opravdu ministerstvem životního prostředí je, aby se důrazně proti plánovanému projektu postavilo a řeklo jasné NE!!! Také požaduji odpověď na můj dopis, proč musíme snášet devastaci naší obce a okolní přírody, kdo má zájem ohrožovat naše zdraví a majetkové poměry, co pro to Ministerstvo životního prostředí dělá, aby se tak nestalo, je to přece ministerstvo životního prostředí, symbol boje za udržitelnou a zdravou krajinu symbol spokojeného žití obyvatel této země. Věřím ve spravedlnost a zdravý rozum, nebo se mýlím ???</p>	<p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Za předpokladu plnění podmínek stanoviska nemůže docházet k překračování ekologických limitů a díky tomu nebude dotčena ekologická únosnost území. Podmínkami stanoviska je zajištěno, že znečišťování životního prostředí nepřesáhne přípustné meze.</p>
---	---

Špaček Bohuslav

Připomínka	Vypořádání
<ul style="list-style-type: none"> • Dokumentace neprokázala dodržení hlukových limitů při provozu letiště o zamýšlené kapacitě. 	<p>Za předpokladu plnění podmínek stanoviska nemůže docházet k překračování ekologických limitů a díky tomu nebude dotčena ekologická únosnost území.</p> <p>Podmínkami stanoviska je zajištěno, že znečišťování životního prostředí nepřesáhne přípustné meze.</p> <p>Podmínkami stanoviska je uložen monitoring hluku:</p> <ul style="list-style-type: none"> – provoz systému monitoringu hluku bude garantován nezávislou příslušně akreditovanou laboratoří, kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví – systém monitoringu hluku bude sloužit k ověření správnosti výpočtového modelu hlukového zatížení území z budoucího provozu letiště a jeho porovnání s reálně naměřenými hodnotami a pro případná opatření na eliminaci hlukového zatížení území – systém monitoringu hluku bude mít zajištěn výstup ke zveřejnění výsledků, kontroly a postupů – systém monitoringu hluku bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži v okolí letiště, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o účinnosti protihlukových opatření – systém monitoringu hluku bude využíván k důsledné kontrole dodržování zákonných ustanovení na poli ochrany zdraví obyvatel před hlukem – bude zajištěna nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku a výsledků měření (ÚCL, KHS) – systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů, budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržování hlukových limitů; tato opatření budou projednána s ÚCL a KHS; provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření; zvláštní pozornost bude věnována případu podstatné změny složení leteckého parku – predikčnímu modelu bude podroben každý roční letový plán letiště na následující rok; v případě, že bude signalizováno překročení zákonem stanovených hygienických limitů, bude příslušný roční plán upraven tak, aby k překračování limitů nemohlo dojít
<ul style="list-style-type: none"> • Dodatečné podmínky v posudku nezajistí dodržení hlukových limitů v chráněném venkovním prostoru, a tedy i pozemku u mého domu, který slouží k rekreaci a je zapsán v katastru s ostatním využitím 	<p>Podmínky jsou stanoveny jak chráněné venkovní prostory tak chráněné venkovní prostory staveb.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Dokumentace neprokázala potřebnost záměru, ČR má dostatek letištních kapacit, vlastníci letišť naopak bojují s nezájmem dopravců a slabou poptávkou 	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Vyhlášení ochranného hlukového pásma by znamenalo omezení mých vlastnických práv a mělo by negativní vliv na můj hmotný majetek 	<p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>

Špačková Olga

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

Se záměrem Letiště Vodochody nesouhlasím. Nesouhlasím ani s posudkem k tomuto záměru. Provoz rozšířeného Letiště Vodochody by hlukem rušil nejen mne, ale i velkou spoustu dalších lidí. Další letiště přitom není vůbec potřeba.	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se předchází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p>
---	--

Švec Jakub

Připomínka	Vypořádání
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Projekt není ve veřejném zájmu</u>, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti — investiční skupiny Penta, a to na úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku občanů regionu. Žádám MŽP, aby tento parametr důkladně zvážil. Souhlasné stanovisko MŽP upřednostní zájmy a zisky soukromého investora nad životy tisíců lidí. Vystavuje se tak, porušením základních práv a svobod. 	<p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu" má být záměr realizován.</p> <p>Za předpokladu plnění podmínek stanoviska nemůže docházet k překračování ekologických limitů a díky tomu nebude dotčena ekologická únosnost území.</p> <p>Podmínkami stanoviska je zajištěno, že znečišťování životního prostředí nepřesáhne přípustné meze.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Nesouhlasím s vybudováním dálničního přivaděče na D8</u>, který má sloužit výhradně k potřebám letiště Vodochody. Posudek se nevypořádal s požadavkem občanů i vedení města Odolena Voda na vybudování účinných protihlukových opatření na náklady investora záměru. Opakuji, že část obce Dolínky je již nyní obtěžována hlukem z dálnice, kde nejsou provedena žádná funkční protihluková opatření pro stávající stav a v případě realizace dálničního přivaděče a vyvedení dálnice ze zářezu, dojde k dalšímu výraznému nárůstu hluku. <u>V případě jeho výstavby důrazně požaduji zpracování samostatné EIA na tento přivaděč</u>, neboť se jedná o stavbu ovlivňující negativně kvalitu ŽP, v EIA pro Letiště Vodochody je tato stavba řešena jen velmi jednoduše. Požaduji kvalitní protihluková opatření - protihlukový val, protihlukové stěny a výměnu oken v rodinných domech zasažených hlukem ještě před výstavbou MÚK D8 a monitoring 	<p>MÚK Odolena Voda na D8 je součástí záměru a podmínkou stanoviska EIA, jeho realizace je věcí oznamovatele, nikoli ŘSD. Navíc je podmínkou návrhu stanoviska podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál zprovozněním přivaděče od D8. Mj. je tato MÚK veřejně prospěšnou stavbou podle ZÚR Středočeského kraje.</p>

<p>hluku na území města Odolena Voda a městské části Dolínek z pozemní dopravy před a po výstavbě MÚK na náklady investora záměru (popřípadě přeneseno na provozovatele Letiště Vodochody nebo provozovatele MÚK D8)</p>	
<p>• <u>Nesouhlasím s vypořádáním bezpečnostních rizik při střetu letadla s ptactvem.</u> Posudek uvádí, že tento region má průměrný výskyt ptactva, čili je nízká pravděpodobnost střetu s ptactvem a bezpečnostní opatření jsou řešena metodou plašení v areálu letiště. <u>Požaduji podrobně dopracovat tuto problematiku ornitologie</u> a konkretizovat adekvátní opatření, která by maximálně eliminovala vznik nebezpečné situace. Tento region je s nadprůměrným výskytem krkavcovitého ptactva s jeho migračními trasami vedoucími přes území letiště. Metoda plašení je v tomto případě nedostatečná.</p>	
<p>• <u>Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</u> Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumulovat. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 a další silniční dopravy v obci Postřizín jednoznačně dochází také. Z akustické studie vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech. Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity. Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv. V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně</p>	

<p>stanoví: „<i>Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde.</i>”</p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p> <p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním <u>nemohu souhlasit</u>. Žádám proto ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p>	
---	--

Švec Pavel

Přípomínka	Vypořádání
<p>Jsem (spolu)vlastníkem pozemků parc. č. 27 v k. ú. Dolínek, zapsaných na listu vlastnictví č: 368 v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro Prahu - východ. Na pozemku parc. č. 27 je umístěna budova dům, parc. č. 5 k. ú. Dolínek, již jsem (spolu)vlastníkem.</p> <p>Nesouhlasím s realizací projektu rozšíření letiště Vodochody, jako hlavní důvody uvádím následující:</p> <p>Zpracovaný posudek dokumentace záměru považuji za nedostatečný, kdy posudku vytýkám následující vady:</p> <p>1) Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vší pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví,</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>

<p>nebudou dodržovány.</p> <p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, budou muset být dodržovány.“</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p> <p>Jsem přesvědčen, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhují proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	
<p>2) Nelze souhlasit s vypořádáním připomínek týkajících se možné kolize s ptactvem.</p> <p>Oblast letiště Vodochody nelze hodnotit jako území se standardním výskytem a koncentrací ptactva. Výskyt velmi početných migrujících hejn havranů a kavek v nízké letové výšce je jednoznačný.</p> <p>Dále nepovažujeme za vypořádané riziko kolize s plynovými zásobníky rafinerie v Kralupech nad Vltavou jako potenciálního ohrožení značného počtu obyvatel.</p> <p>Upozorňujeme, že není technicky možné migrující hejna ornitologicky ani jinak plašit. Zde je vypořádání jednoznačně liché. Dále upozorňujeme, že označení kolize s ptákem za běžnou událost v letovém provozu zde není při přihlédnutí k velikosti jedinců a jejich koncentraci namístě.</p> <p>Požadujeme vypracovat nezávislou ornitologickou studii, jejíž součástí bude přesné polohopisné a výškopisné zmapování migračních tras, roční výskyt a především kolizní místa s letovými trasami.</p> <p>Dále požadujeme simulaci kolizní události (parametry kolize s ptáky obdobné události v NY) a to s jednoznačným řešením ve vztahu k plynovým zásobníkům rafinerie</p>	<p>Co se týče kolizí s ptáky, pak v rámci procesu EIA byla zpracována rozsáhlá studie, která se zabývá velikostí rizika při střetu s ptáky. Tato problematika zahrnuje i jiné druhy ptáků než havrany a kavky. Podle kritérií ICAO Bird Strike Comitee lze považovat za únosnou míru rizika, pokud dochází k 5 srážkám s ptáky na 10 000 pohybů letadel. Na základě vyhodnocení podmínek na lokalitě a v okolí a na základě znalostí situace na letišti Ruzyně se předpokládá počet střetů s ptáky pod polovinou přijatelné hodnoty.</p> <p>V posledních třiceti letech došlo k zásadnímu pokroku při konstrukci motorů, které jsou schopny bez výrazného snížení výkonu absorbovat srážku i s několika ptáky současně, stejně tak se (díky průběžnému testování) zvýšila odolnost ostatních částí letadla - čelních skel, ocasních ploch a křídel. Pokud při srážce s letadla s ptákem dojde k vysazení motoru, piloti postupují standardními postupy pro let s jedním motorem, na které jsou pravidelně školení.</p> <p>Údaje dodané v dokumentaci EIA lze považovat za dostatečné. Výsledkem tohoto hodnocení bylo konstatování přijatelného rizika.</p>

<p>Kralupy nad Vltavou.</p>	<p>Za nepříznivých meteorologických podmínek bylo prokázáno, že se ptáci z důvodů viditelnosti pohybují v menších výškách a mohou ohrozit letadlo pouze v bezprostřední blízkosti letiště, kde lze efektivně využít nástrojů ornitologické ochrany.</p> <p>Rizika provozu letiště Vodochody byla vyhodnocena jako přijatelná, průměrná, srovnatelná s některými evropskými letišti.</p> <p>Riziko srážky letadel s hejnem krkavcovitých ptáků je v rámci dokumentace podrobně posouzeno a v rámci procesu EIA stanoveny dostatečné podmínky pro minimalizaci vlivů na ŽP.</p> <p>Parametry kolize obdobné jako v NY reálně nelze aplikovat na letiště Vodochody vzhledem k podstatným rozdílům. Při této kolizi došlo ke střetu s hejnem hus kanadských. Jedná se o ptáky s hmotností 2,3 - 7,3 kg. Havran polní má hmotnost 0,2 - 0,625 kg, kavka 0,22 - 0,27 kg. Havran a kavka jsou tedy ptáci s 10x - 36x menší hmotností než husa kanadská a také podstatně menší relativní nebezpečností. Požadavek na vypracování ornitologické studie byl plně respektován jako upřesnění podmínky stanoviska pro monitoring havranovitých ptáků.</p>
<p>3) Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p> <p>V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný stav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.</p> <p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí:</p> <p><i>„ nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučeni kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců.“</i></p> <p>Z uvedeného vyplývá, že posudek se naprosto nedostatečně vypořádává s absencí zdůvodnění potřeby záměru vzhledem k probíhajícímu rozvoji letiště Ruzyně, což</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen</p>

zmiňuje rovněž posudek EUROCONTROL.	"oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.
<p>Z pozice trvale říjícího občana města Odolena Vody nemohu souhlasit s vypořádáním námitek v posudku podaných městem Odolena Voda k dokumentaci EIA.</p> <p>2.1.2 doplnění do výčtu stavebních objektů dopravní napojení letiště na dálnici D8 s tím, že výstavba bude realizována současně s realizací záměru</p> <p>Požadavek 2: v případě realizace záměru žádáme vybudování dopravního napojení MÚK na D8 a vybudování protihlukových opatření, např. zemního valu protihlukových stěn, pásu izolační zeleně před zahájením záměru a realizace MÚK.</p> <p>Vypořádání posudku: Napojení na dálnici D8 je součástí uvažovaného záměru jako IO 01. Navíc je podmínkou návrhu stanoviska podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál zprovozněním přivaděče od D8. Stanovení konkrétních minimalizačních opatření bude předmětem přípravy tohoto objektu.</p> <p>Požadavek 1: nesouhlasím s vypořádáním a požaduji zpracování EIA k stavbě MÚK D8 Odolena Voda jako podmínku k vydání EIA Letiště Vodochody. Zároveň požaduji, aby v části Posudku „Akustická studie" byl zohledněn vliv hluku na obytné oblasti města ze stávající a z navýšené pozemní dopravy na D8 vlivem záměru a případné kompenzace (ve formě účinných protihlukových opatření - zemní val, protihluková okna, snížení rychlosti na komunikaci D8 v oblasti Odolena Voda, Dolínka)</p> <p>Na území města Odolena Voda v ulici K Šálku proběhlo měření Krajské hygienické stanice s výsledkem nočního měření 51,7 dB, což při stavbě záměru bude znamenat, že po vybudování nové stavby (MÚK D8) budou překročeny hygienické limity pro noční provoz pozemní dopravy, na MÚK nebude moci být pohlíženo jako na starou hlukovou zátěž - viz. příloha (měření KHS)</p> <p>Tento hluk není v posudku ani ve studii EIA adekvátně zohledněn, proto považuji naprosto nepřijatelné, aby MŽP vydalo souhlasné stanovisko EIA k záměru letiště Vodochody včetně napojení na D8, v takto již nadměrně hlukem zasažené oblasti.</p>	<p>MÚK Odolena Voda na D8 je součástí záměru a podmínkou stanoviska EIA, jeho realizace je věcí oznamovatele. Navíc je podmínkou návrhu stanoviska podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál zprovozněním přivaděče od D8. Mj. je tato MÚK veřejně prospěšnou stavbou podle ZÚR Středočeského kraje.</p> <p>Detailní protihluková opatření budou předmětem další projektové dokumentace.</p> <p>Tvrzení o překročení limitů po výstavbě MÚK dokumentace nepotvrzuje. Výstavbou MÚK se limit pro hluk z D8 nezmění a provoz záměru v noci bude velmi omezený, takže pravděpodobně nepřinese hodnotitelnou změnu.</p>
<p>2.1.8 Stanovení podmínky trvalého monitoringu hluku v exponovaných územích města Odolena Voda</p> <p>Požadavek města 9: Žádáme umístění stacionárního měřicího bodu leteckého hluku ve městě Odolena Voda, umístěného dle požadavku města.</p> <p>Vypořádání Posudku: Měřicí body jsou navrženy tak, aby co nejlépe charakterizovaly monitoring hladin hluku v navrženém ochranném pásmu.</p> <p>Požadavek 2: Protože nebyl splněn požadavek města OV, opětovně žádám umístění stacionárního měřicího bodu leteckého hluku ve městě Odolena Voda, a jeho rozšíření</p>	<p>Z hlediska procesu EIA, tedy posuzování vlivů na ŽP jsou podstatné vlivy hluku. Tyto jsou ošetřeny navrženým monitoringem vč. systému zveřejňování směrem k dotčené široké veřejnosti.</p> <p>Monitoring hluku je hlavní podmínkou pro plnění hlukových limitů. Měření hluku v prostorech mimo osu přistávací dráhy bude plně a dostatečně pokryto mobilním měřením hladin hluku s výstupem do výpočtového modulu monitoringu.</p> <p>Předpokládané rozmístění stacionárních stanic je následující:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jižní okrajová zastávka obce Panenské Břežany (měřicí kontrolní bod musí být

<p>na měření hluku z pozemní dopravy na MÚK D8 Odolena Voda. Dále požaduji, aby náklady spojené s provozem a vyhodnocováním byly přeneseny na provozovatele letiště, investora (popř. provozovatele) dálničního přivaděče na D8.</p>	<p>situován s ohledem na hluk z D8)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jižní okrajová zástavba (pravý břeh Vltavy) obce Zlončice - Západní okraj obce Bašť - další stanice pro monitorování hluku na východní straně letiště, která bude brát v úvahu rozdělení přepravy, když bude v provozu RWY10 - Jeden mobilní bod, který by byl nasazován do sporných prostorů, případně kde by docházelo ke stížnostem.Stanice jsou navrženy v místech s předpokládaným největším působením vlivů hluku. Monitoring bude vybaven mobilní stanicí, výpočtovým modulem a predikčním modulem.
<p>2.1.9 Doplnění podmínky svádění splaškových vod přes odlučovače ropných látek, upřesnit problematiku s odpadními vodami, včetně odpadních vod ze zimní údržby ploch záměru</p> <p>Požadavek města 10: Požadujeme blíže stanovit, jak a kde budou odpadní vody (splaškové a dešťové) čištěny a jak a kam přesně budou odváděny.</p> <p>Vypořádání posudku: Jedná se o odpadní vody z toaletních systémů letadel, které budou převáženy na smluvní městskou čistírnu odpadních vod s dostatečnou volnou kapacitou. Požadavek 3: Nesouhlasím s vypořádáním této připomínky, protože požadavek města se týkal veškerých dešťových a splaškových vod produkovaných záměrem, nikoli pouze odpadní vody z toaletních systémů letadel. Žádám tedy o doložení způsobu a místa likvidace odpadních a dešťových vod a řešení retence dešťových vod. Již nyní jsme jako občané limitováni kapacitou ČOV na území města, další nárůst není možný.</p>	<p>Problematika nakládání s odpadními vodami byla upřesněna:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pro čištění splaškových odpadních vod navrhnout novou ČOV s kapacitou cca 2 700 ekvivalentních obyvatel („EO“) a čistírnu kontaminovaných vod (dále jen „ČKV“) s kapacitou cca 5 900 EO pro čištění odpadních vod ze zimní údržby letových ploch; technologický proces ČOV bude navržen tak, aby na výstupu z ČOV byly s rezervou plněny hodnoty ukazatelů znečištění, které byly předběžně odsouhlaseny ve vyjádření správce povodí ze dne 30. 8. 2010 a aby byly v souladu s „Opatřením k omezování, případně zastavení vnosu zvlášť nebezpečných látek“ (ID opatření: DV 100074, ID vodního toku: 13879000), uvedeným v „Plánu oblasti povodí“, který byl zastupitelstvem Středočeského kraje schválen 13. 4. 2010 a v souladu s ustanovením § 38 vodního zákona; zajistit takové technologie, které umožní čistit odpadní vody z odmrazování letadel a odpadní vody z toaletních systémů letadel včetně veškerých odpadních vod, které nelze odvádět do dešťové kanalizace na čistírně odpadních vod označované jako ČOV a ČKV a upravit kapacitu těchto čistíren
<p>2.1.11 Počet parkovacích míst neodpovídá maximálnímu počtu pohybu letadel. Rovněž zde není řešeno dlouhodobé parkování a parkování zaměstnanců.</p> <p>Požadavek 12: Požadujeme zpracovat, sjednotit a dořešit počet parkovacích míst určených pro dlouhodobé a krátkodobé parkování a parkování zaměstnanců Aero Vodochody a.s. a Letiště Vodochody.</p> <p>Vypořádání Posudku: Parkovací místa jsou stanovena s přihlédnutím k zásadě maximální preference MHD.</p> <p>Požadavek 4: Nesouhlasím s mírou vypořádání této připomínky. Požaduji studii navýšení kapacity PID na linkách vedoucích přes město Odolena Voda a letiště Vodochody a řešení financování navýšení této kapacity. Jako občan cestující na těchto příměstských linkách nemohu s dalším navýšením zátěže přepravených osob souhlasit, aniž by byly tyto linky navýšeny.</p> <p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí</p>	<p>Navýšení kapacity PID bude řešeno v další části projektové přípravy záměru. Předběžně se počítá s přímými linkami na letiště bez ovlivnění stávajících linek.</p>

v tomto regionu.	
<p>KHS Středočeského kraje se sídlem v Praze</p> <p>Podnět k výkonu státního zdravotního dozoru ve věci obtěžování hlukem z provozu dálnice D8 v městě Odolena Voda - Dolínek</p> <p>Vážený pane,</p> <p>dne 30.5.2012 přijala Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) Váš podnět k přešetření hlukové zátěže z provozu dálnice D8 v městě Odolena Voda - Dolínek.</p> <p>Po telefonickém rozhovoru s Vámi na základě zjištěných skutečností z místního šetření a za účelem objektivizace stávající situace z hlediska zájmů chráněných orgány ochrany veřejného zdraví bylo u Zdravotního ústavu se sídlem v Ústí nad Labem, zkušební laboratoř Praha, oddělení faktorů prostředí Kolín, U nemocnice, 280 02 Kolín 3 (dále jen „ZU“) objednáno kontrolní měření hluku z provozu na dálnici D8 v noční době v chráněném venkovním prostoru stavby Vašeho RD v ulici Na Zdolnici v obci Odolena Voda. Toto měření hluku mělo být realizováno ve dnech 12. - 13. září 2012 v chráněném venkovním prostoru stavby (tzn. umístění měřícího mikrofону 2 m před fasádou chráněných obytných místností po dobu 8 nočních hodin v době od 22.00 - 06.00 hodin. Vzhledem k nevyhovujícím meteorologickým podmínkám (hustý déšť a vítr) bylo měření hluku zrušeno-s tím, že bude provedeno v náhradním termínu.</p> <p>Současně dne 12.9.2012 přijala KHS podnět Občanského sdružení Dolínek k přešetření hlukové zátěže z provozu dálnice D8 v městě Odolena Voda - Dolínek. Vzhledem k Vaší pracovní neschopnosti a po telefonickém rozhovoru s Vámi bylo dohodnuto, že měření hluku, kdy jsou kontrolovány povinnosti správce pozemní komunikace, kterým je Ředitelství silnic a dálnic ČR, se sídlem Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4, IČ 65993390 (dále jen „ŘSD“), bude provedeno v ulici K Šálku.</p> <p>Měření hluku bylo realizováno v chráněném venkovním prostoru rodinného domu čp. 340, ulice K Šálku a probíhalo ve dnech 17. - 18.10.2012 po dobu 8 nočních hodin od 22.00 do 06.00 hodin za běžného provozu po dálnici D8.</p> <p>Měření hluku provedli pracovníci ZÚ. Výsledky měření hluku jsou uvedeny v protokolu č. 2012/147H/71, který je nedílnou součástí protokolu o kontrolním zjištění. Výsledná ekvivalentní hladina akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru stavby čp. 340 korigovaná na odraz od fasády a na hluk pozadí je v noční době $LA_{eq,8h} = 51,7 \pm 1,3$ dB.</p> <p>Dle §12 odst. 1a 4/ ve spojení s přílohou č. 3 Nařízení vlády 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací je hygienický limit pro hluk z dopravy ve chráněném venkovním prostoru stavby v noční době $LA_{eq,8h} = 60$ dB.</p> <p>Ze závěrů protokolu o kontrolním zjištění a porovnáním výsledku měření hluku se</p>	

<p>stanoveným hygienickým limitem vyplývá, že výsledná ekvivalentní hladina akustického tlaku A z provozu po dálnici D8 v chráněném venkovním prostoru čp. 340 ul. K Šálku v noční době prokazatelně splňuje hygienický limit (se započítáním korekce na hluk pozadí a nejistoty měření).</p> <p>S kontrolním zjištěním, učiněným v rámci státního zdravotního dozoru spojeného s měřením hluku, byl správce komunikace seznámen.</p> <p>S ohledem na uvedené skutečnosti nedošlo ze strany ŘSD k porušení ust. § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.</p> <p>Podnět spadající do kompetence orgánu ochrany veřejného zdraví jsem přešetřil a na základě uvedených zjištění vyhodnotil jako neoprávněný.</p> <p>MUDr. Josef Vlček Náměstek pro odbornou činnost</p>	
---	--

Švecová

Přípomínka	Vypořádání
<p>Projekt není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti — investiční skupiny Penta, a to na úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku občanů regionu.</p>	<p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu" má být záměr realizován.</p>
<p>Nesouhlasím s vybudováním dálničního přivaděče na D8, který má sloužit výhradně k potřebám letiště Vodochody. Posudek se nevypořádal s požadavkem občanů i vedení města Odolena Voda na vybudování účinných protihlukových opatření na náklady investora záměru. Opakuji, že část obce Dolínky je již nyní obtěžována hlukem z dálnice, kde nejsou provedena žádná funkční protihluková opatření pro stávající stav a v případě realizace dálničního přivaděče a vyvedení dálnice ze zářezu, dojde k dalšímu výraznému nárůstu hluku. V případě jeho výstavby důrazně požaduji zpracování samostatné EIA na tento přivaděč, neboť se jedná o stavbu ovlivňující negativně kvalitu ŽP, v EIA pro Letiště Vodochody je tato stavba řešena jen velmi jednoduše, (chybí podrobná dokumentace). Požaduji kvalitní protihluková opatření - protihlukový val, snížení rychlosti na D8 v okolí města Odolena Voda, protihlukový povrch dálnice, protihlukové stěny a výměnu oken v rodinných domech zasažených hlukem ještě před výstavbou MÚK D8 a trvalý monitoring hluku na území města Odolena Voda a městské</p>	<p>MÚK Odolena Voda na D8 je součástí záměru a podmínkou stanoviska EIA, jeho realizace je věcí oznamovatele. Navíc je podmínkou návrhu stanoviska podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál zprovozněním přivaděče od D8. Mj. je tato MÚK veřejně prospěšnou stavbou podle ZÚR Středočeského kraje.</p> <p>Detailní protihluková opatření budou předmětem další projektové dokumentace.</p> <p>Tvrzení o překročení limitů po výstavbě MÚK dokumentace nepotvrzuje. Výstavbou MÚK se limit pro hluk z D8 nezmění a provoz záměru v noci bude velmi omezený, takže pravděpodobně nepřinese hodnotitelnou změnu.</p>

<p>části Dolínek jak z letecké, tak z pozemní dopravy a to před a po výstavbě MÚK na náklady investora (provozovatele) záměru.</p> <p>Jako majitelce nemovitosti, která má sousedit bezprostředně s MÚK D8 navrženým bez jakýchkoli protihlukových opatření, vznikne souhlasným stanoviskem MŽP k záměru letiště Vodochody podmíněné napojením na D8 škoda absolutním znehodnocením mého majetku a znemožnění užívání této stavby. Upozorňuji, že tím budou porušeny moje základní práva na ochranu majetku, zdraví a na adekvátní životní prostředí, tuto škodu budu požadovat kompenzovat. V posudku tato moje připomínka nebyla vůbec zohledněna!</p> <p>V době pořízení naší nemovitosti, záměr rozšíření Letiště Vodochody s napojením na MÚK D8 neexistoval!</p> <p>MŽP podmiňuje kolaudační rozhodnutí pro letiště Vodochody výstavbou protizákonné stavby přivaděče na D8, což považuji za hrubé porušení zákona. Za nepřípustné považuji i fakt, že se upřednostňují soukromé zájmy a zisky úzké skupiny lidí, nad zájmy veřejné a na úkor života lidí, ochranu jejich zdraví a majetku v již tak zatíženém regionu.</p>	
<p>V závěru posudku se konstatuje, že přímé zdravotní dopady realizací záměru na obyvatele dotčeného zájmového území nebudou významné.</p> <p>S tímto bagatelizováním problematiky dopadů na lidské zdraví absolutně nemohu souhlasit, opakuji, že tento region a obyvatelé v něm žijící, jsou již zatíženi negativními vlivy (provoz na D8, železnice, provoz letiště Ruzyně, provoz chemiček Neratovice, Kralupy nad Vltavou, města Odolena Voda navíc provozem lomu Čenkov a nákladní dopravou vedoucí středem městské části Dolínek). Kumulace těchto negativních vlivů autor studie vůbec neakceptoval. V posudku je tato námitka nezohledněna.</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se předchází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>Kumulace uvedených vlivů je v dokumentaci zohledněna.</p>
<p>Nesouhlasím s vypořádáním bezpečnostních rizik při střetu letadla s ptactvem. Posudek uvádí, že tento region má průměrný výskyt ptactva, čili je nízká pravděpodobnost střetu s ptactvem a bezpečnostní opatření jsou řešena metodou plašení v areálu letiště. Požaduji podrobně dopracovat tuto problematiku ornitologie a konkretizovat adekvátní opatření, která by maximálně eliminovala vznik nebezpečné situace. Tento region je s nadprůměrným výskytem krkavcovitého ptactva s jeho migračními trasami vedoucími přes území letiště. Metoda plašení je v tomto případě nedostatečná.</p>	<p>Co se týče kolizí s ptáky, pak v rámci procesu EIA byla zpracována rozsáhlá studie, která se zabývá velikostí rizika při střetu s ptáky. Toto problematika zahrnuje i jiné druhy ptáků než havrany a kavky. Podle kritérií ICAO Bird Strike Comitee lze považovat za únosnou míru rizika, pokud dochází k 5 srážkám s ptáky na 10 000 pohybů letadel. Na základě vyhodnocení podmínek na lokalitě a v okolí a na základě znalostí situace na letišti Ruzyně se předpokládá počet střetů s ptáky pod polovinou přijatelné hodnoty.</p> <p>V posledních třiceti letech došlo k zásadnímu pokroku při konstrukci motorů, které jsou schopny bez výrazného snížení výkonu absorbovat srážku i s několika ptáky</p>

	<p>současně, stejně tak se (díky průběžnému testování) zvýšila odolnost ostatních částí letadla - čelních skel, ocasních ploch a křídel. Pokud při srážce s letadla s ptákem dojde k vysazení motoru, piloti postupují standardními postupy pro let s jedním motorem, na které jsou pravidelně školení.</p> <p>Údaje dodané v dokumentaci EIA lze považovat za dostatečné. Výsledkem tohoto hodnocení bylo konstatování přijatelného rizika.</p> <p>Za nepříznivých meteorologických podmínek bylo prokázáno, že se ptáci z důvodů viditelnosti pohybují v menších výškách a mohou ohrozit letadlo pouze v bezprostřední blízkosti letiště, kde lze efektivně využít nástrojů ornitologické ochrany.</p> <p>Rizika provozu letiště Vodochody byla vyhodnocena jako přijatelná, průměrná, srovnatelná s některými evropskými letišti.</p>
<p>Nesprávné posouzení dokumentace - soulad s územním plánem</p> <p>K namítanému nesouladu s územním plánem posudek uvádí, že územní plány jsou závazné, ovšem zajištění souladu s územním plánem je předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA.</p> <p>S tím ovšem nemohu souhlasit. Stanovisko EIA je podkladem pro územní řízení. V územním řízení se posuzuje soulad stavby s územním plánem, neexistují zde ovšem žádné prostředky, jak takový soulad „zajistit“. Záměr buď je v souladu s územním plánem, nebo nikoliv. V případě rozporu s územním plánem je stavební úřad povinen žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnout. Pokud by z důvodu nesouladu s územním plánem došlo ke změně záměru, muselo by být pro změněný záměr vydané nové stanovisko EIA.</p> <p>V souladu se zásadou procesní ekonomie je tudíž nutné rovněž v řízení EIA prověřit soulad s územním plánem, kdy nemá žádné opodstatnění vydávat stanovisko EIA pro záměr, který musí být v územním řízení zamítnut. V územním řízení již v žádném případě nesoulad s územním plánem zhojit nelze. Posudek je tedy v této části nesprávný.</p>	<p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Máslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřizín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolínek částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolínek do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolínek částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle §90 zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle stavebního zákona (než autorizace EIA).</p> <p>Územní plán stanovuje funkční využití ploch.</p>

	<p>Zajištění souladu s územním plánem je předmětem následného procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA (viz stavební zákon). Pokud by záměr nebyl v souladu s územním plánem, potom nemůže být územní rozhodnutí vydáno.</p> <p>Zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu § 90: "Posuzování záměru žadatele</p> <p>V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>Závěr:</p> <p>Jsem přesvědčena, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	<p>Vytýkané vady vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.</p>

Textorová Vladimíra I. – III.

Připomínka	Vypořádání
<p>Nesprávné posouzení dokumentace - soulad s územním plánem</p> <p>K namítanému nesouladu s územním plánem posudek uvádí, že územní plány jsou závazné, ovšem zajištění souladu s územním plánem je předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA.</p> <p>S tím ovšem nelze souhlasit. Stanovisko EIA je podkladem pro územní řízení. V územním řízení se posuzuje soulad stavby s územním plánem, neexistují zde ovšem žádné prostředky, jak takový soulad „zajistit“. Záměr buď je v souladu s územním plánem, nebo nikoliv. V případě rozporu s územním plánem je stavební úřad povinen žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnout. Pokud by z důvodu nesouladu s územním plánem došlo ke změně záměru, muselo by být pro změněný záměr vydané nové stanovisko EIA.</p> <p>V souladu se zásadou procesní ekonomie je tudíž nutné v řízení EIA prověřit soulad s územním plánem, kdy nemá žádné opodstatnění vydávat stanovisko EIA pro záměr, který musí být v územním řízení zamítnut. Posudek je tedy v této části nesprávný.</p>	<p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Máslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřizín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolínek částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolínek do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené</p>

	<p>napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolíněk částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň soliterní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle §90 zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle stavebního zákona (než autorizace EIA).</p> <p>Územní plán stanovuje funkční využití ploch.</p> <p>Zajištění souladu s územním plánem je předmětem následného procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA (viz stavební zákon). Pokud by záměr nebyl v souladu s územním plánem, potom nemůže být územní rozhodnutí vydáno.</p> <p>Zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu § 90: "Posuzování záměru žadatele</p> <p>V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vší pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.</p> <p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>

<p>pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	
<p>Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p> <p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studie, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumulovat. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 a další silniční dopravy v obci Postřižín jednoznačně dochází také. Z akustické studie vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.</p> <p>Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními</p>	<p>Kumulativní vlivy letiště (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze počítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze počítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z §12 zák. č. 17/1992 Sb.: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel bylo</p>

<p>negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv.</p> <p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde. "</p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>provedeno komplexní zobrazení nejvýznamnějších kumulativních vlivů, které ovšem nemá žádné závazné limity. Navíc se zde používají některé umělé deskriptory - např. L_{DVN}, které jsou výsledkem matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB) a nemají nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnávány s hlukovými limity.</p> <p>U přehledu leteckého provozu je nutné zohlednit také výšku, typ letadla a charakter konkrétního pohybu.</p> <p>Kumulativní vlivy hluku na zdraví jsou v dokumentaci podrobně řešeny ve formě L_{DVN}.</p> <p>Podstatné je to, že dodržování hlukových limitů z veškerého leteckého provozu bude garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviště.</p> <p>V dokumentaci je uvedeno, jaký bude synergický vliv provozu letiště a automobilové dopravy a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>V dokumentaci jsou uvedeny kumulativní vlivy hluku a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>Jsem přesvědčena, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	<p>Vytýkané vady vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.</p>

Urban Miloš, Ing.

Připomínka	Vypořádání
<p>Jsem spoluvlastníkem pozemků a budovy na parc. č. 170 a pozemku parc. č. 542/3 v k. ú. Bašť zapsaných na listu vlastnictví č. 340 v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro Středočeský Kraj, Katastrální pracoviště Praha-východ .</p> <p>Zpracovaný posudek dokumentace záměru považuji za nedostatečný, kdy posudku vytýkám následující vady:</p> <p>I. Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vší pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.</p> <p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p> <p>II. Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p> <p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č.</p>

<p>V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný stav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.</p> <p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí:</p> <p>„nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučeni kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců.“</p> <p>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.</p>	<p>100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>III. Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p> <p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumuloval. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 a další silniční dopravy v obci Postřizín jednoznačně dochází také. Z akustické studie vyplývá, že</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy,</p>

<p>kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.</p> <p>Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv.</p> <p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde. "</p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>kteří mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze sčítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze sčítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z §12 zák. č. 17/1992 Sb.: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel bylo provedeno komplexní zobrazení nejvýznamnějších kumulativních vlivů, které ovšem nemá žádné závazné limity. Navíc se zde používají některé umělé deskriptory - např. L_{DVN}, které jsou výsledkem matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB) a nemají nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnávány s hlukovými limity.</p> <p>U přehledu leteckého provozu je nutné zohlednit také výšku, typ letadla a charakter konkrétního pohybu.</p> <p>Kumulativní vlivy hluku na zdraví jsou v dokumentaci podrobně řešeny ve formě L_{DVN}.</p> <p>Podstatné je to, že dodržování hlukových limitů z veškerého leteckého provozu bude garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviště.</p> <p>V dokumentaci je uvedeno, jaký bude synergický vliv provozu letiště a automobilové dopravy a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>V dokumentaci jsou uvedeny kumulativní vlivy hluku a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p>
---	---

	<p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>IV. Porušení procesních pravidel – neaktuálnost vstupních dat</p> <p>Při vydání posudku byly porušeny procesní předpisy a docházelo ke zcela bezprecedentním průtahům v řízení. Dle ust. § 9 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. platí, že doba pro zpracování posudku nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta může být v odůvodněných, zejména složitých případech překročena, nejdéle však o dalších 30 dnů. Lhůty ovšem nebyly vůbec dodrženy. Přepřepovaná dokumentace byla zveřejněna dne 15. 9. 2011. Posudek byl na úřední desce kraje zveřejněn ovšem po uplynutí cca 18 měsíců, a to dne 15. 5. 2013. Přitom první dokumentace záměru, která byla následně navrhovateli vrácena k přepracování, byla oznámena již v listopadu 2010. Zákonem stanovené lhůty tedy byly mnohonásobně překročeny.</p> <p>Takový postup představuje zásadní procesní vadu, kdy vzhledem k uplynutí této značné doby od zpracování dokumentace k záměru je pravděpodobné, že došlo ke změně výchozích údajů. Není proto zaručeno, že posudek se vyjadřuje k aktuálním údajům.</p> <p>Jako příklad lze uvést například predikce vývoje počtu cestujících, kteří budou využívat letiště Vodochody či Ruzyni. Jak vyplývá z posudku EUROCONTROL: scénáře rozvoje obou letišť jsou založené na studii poptávky po využití letišť z roku 2006. EUROCONTROL ovšem uvádí, že od počátku projektu vyústila stávající obtížná ekonomická situace v Evropě, která měla za následek snížení dopravních prognóz makropoptávky. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyně téměř o 20 % oproti svému maximu v roce 2008. V současnosti tedy výchozí předpoklady již neodpovídají skutečnému stavu.</p> <p>Jsem přesvědčena, že takový postup neodpovídá platným předpisům. Jedna ze základních zásad činnosti správních orgánů dle správního řádu, která se uplatní i při vydávání stanovisek dle zákona č. 100/2001 Sb., je zásada materiální pravdy, která stanoví povinnost správního orgánu zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v době vydání rozhodnutí. Vzhledem k výše popsanému vývoji ovšem je zřejmé, že některá podstatná vstupní data již neodpovídají skutečnosti. Na základě takto nedostatečně zjištěného stavu tudíž nelze vydat stanovisko EIA.</p> <p>Flagrantní porušení procesních lhůt tedy má za následek, že dokumentace a posudek již nevychází z aktuálního skutkového stavu. Požaduji proto aktualizaci dokumentace a posudku záměru a vydání stanoviska, které bude zohledňovat všechny změny ve vývoji od zahájení řízení v roce 2010.</p>	<p>Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu stanoviska, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoučelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).</p> <p>Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska.</p> <p>Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviska bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p>
<p>V. Nesprávné posouzení dokumentace - soulad s územním plánem</p>	<p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní</p>

<p>K namítanému nesouladu s územním plánem posudek uvádí, že územní plány jsou závazné, ovšem zajištění souladu s územním plánem je předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA.</p> <p>S tím ovšem nelze souhlasit. Stanovisko EIA je podkladem pro územní řízení. V územním řízení se posuzuje soulad stavby s územním plánem, neexistují zde ovšem žádné prostředky, jak takový soulad „zajistit“. Záměr buď je v souladu s územním plánem, nebo nikoliv. V případě rozporu s územním plánem je stavební úřad povinen žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnout. Pokud by z důvodu nesouladu s územním plánem došlo ke změně záměru, muselo by být pro změněný záměr vydané nové stanovisko EIA.</p> <p>V souladu se zásadou procesní ekonomie je tudíž nutné v řízení EIA prověřit soulad s územním plánem, kdy nemá žádné opodstatnění vydávat stanovisko EIA pro záměr, který musí být v územním řízení zamítnut. Posudek je tedy v této části nesprávný.</p>	<p>soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Máslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřizín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolíněk částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolíněk do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolíněk částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň soliterní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle §90 zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle stavebního zákona (než autorizace EIA).</p> <p>Územní plán stanovuje funkční využití ploch.</p> <p>Zajištění souladu s územním plánem je předmětem následného procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA (viz stavební zákon). Pokud by záměr nebyl v souladu s územním plánem, potom nemůže být územní rozhodnutí vydáno.</p> <p>Zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu § 90: "Posuzování záměru žadatele</p> <p>V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součást - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
---	--

<p>VI. Nevypořádání mnou podaných připomínek</p> <p>K dokumentaci záměru jsem již podával připomínky v letech 2009, 2010, 2011, které ovšem nebyly řádně vypořádány.</p> <p>Namátkou uvedu typické „vypořádání se“ s připomínkami:</p> <p>1. Příklad nesmyslného „vypořádání“:</p> <p>Námítka: Zdravotní dopad na obyvatele je i podle studie zaplacené oznamovatelem závažný. Negativně ovlivněný vývoj dětí, zvýšené riziko ischemické choroby srdeční a infarktu myokardu, rušení spánku,...</p> <p>Vypořádání se: V závěru posudku se konstatuje, že přímé zdravotní dopady realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné.</p> <p>Rozpor oznamovatele: Studie tedy rozlišuje mezi přímými a nepřímými zdravotními dopady? A proč zde není definice, co je přímý a nepřímý zdravotní dopad? A proč oznamovatel ignoruje závažné zdravotní dopady, ať už jsou přímé či nepřímé? Vždyť jsou vyvolány jeho činností sloužící k jeho obohacení na úkor poškození zdraví (ať už přímého nebo nepřímého) občanů, kteří mají stejná práva na kvalitní život, jako ostatní.</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se předchází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí. Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letišť Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letišť Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p>
<p>2. Příklad nesmyslného „vypořádání“:</p> <p>Námítka: Oznamovatel neprovedl reálnou zkoušku provozu letiště, ačkoliv mohl.</p> <p>Vypořádání se: Oznamovatel se opět odvolává na svoji zaplacenou studii, sestavenou na základě měření v letech 2004(!) a 2006-2009 v okolí letiště Ruzyně(!).</p> <p>Rozpor oznamovatele: Oznamovatel nechce provést reálnou zkoušku, protože její závěry by byly jednoznačné a nelze je nijak upravit nebo zlehčit.</p> <p>Opět je použité vyjádření „lze s jistotou přenést i na podmínky v jiných letech, či na jinou lokalitu“ (!!). To je velmi odvážné a nepodložené tvrzení.</p> <p>Oznamovatel by své tvrzení měl doložit skutečným měřením. To, že oznamovatel uvádí, že je studie zpracována správnou metodikou neznámá, že studie používá správná vstupní data nebo, že studie vystihuje uvažovaný reálný stav. Nevypořádal se s námitkou.</p>	<p>Nejde o to, že Akustická je zpracována správnou metodikou Cadna A, ale o to, že tato metodika zahrnuje velký, statisticky významný počet měření hladin hluku skutečných letadel. Z tvrzení „lze s jistotou přenést i na podmínky v jiných letech, či na jinou lokalitu“ vycházejí všechny používané metodiky modelování a posuzování hladin hluku.</p>
<p>Závěr</p> <p>Jsem přesvědčen, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	<p>Vytýkané vady vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.</p>

Urbánková Daniela, BSc.

Připomínka	Vypořádání
<p>Jsem vlastníkem pozemků parc. č. 451 a 274/1, zapsaných na listu vlastnictví č. 593 v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, kat. pracoviště Mělník. Na pozemku parc. č. 451 je umístěna budova - rodinný dům čp. 297 v mém vlastnictví, ve kterém žiji se svým partnerem a dvouletou dcerou.</p> <p>Mnohé výzkumy prokázaly, že děti, žijící například v blízkosti letišť či hodně rušných silnic, trpí více poruchou soustředění, ve škole jsou roztěkané, pomalejší či hůře chápou psaný text. Samotný posudek firmy EUROCONTROL upozorňuje na navrhovanou skladbu předpokládaného leteckého parku, která se může jevit nespolehlivá. Nejsou k dispozici údaje, které by podpořily odhadovanou skladbu tohoto budoucího leteckého parku, a tak nelze určit odolnost posuzovaného složení. Je proto možné, že budoucí hladiny hluku, vycházející z počtu pohybů ve výši 35 000 letadel za rok, se mohou výrazně lišit od těch, které byly stanoveny v akustické studii. Letecký hluk může více odvádět dětskou pozornost a narušovat jejich komunikaci s učitelem. Studie nezamlčuje ani prokazatelné negativní účinky hluku z letecké dopravy na poznávací (rozumové) funkce u dětí.</p> <p>Výzkum Institutu hygieny a sociální medicíny v Innsbrucku před časem jednoznačně prokázal, že hluk způsobovaný nadměrnou automobilovou dopravou, kterou Letiště Vodochody bude generovat, má negativní vliv na psychický stav dítěte, přičemž tou nejvíce ohroženou skupinou jsou děti předčasně narozené či s nižší porodní hmotností. Navíc byla u dětí prokázána přímá úměra souvislosti intenzity hluku a závažnosti psychických problémů.</p> <p>Požaduji, aby MŽP při formulaci Stanoviska uvážilo právě dopady u dětí. Nejmladší generace by byla hlukem ohrožena nejvíce. Větší hlukové zátěži by bylo v celém území vystaveno více než tisíc dětí v mateřských školách a téměř 2,5 tisíce dětí v základních školách. V místech se zvýšenou hlukovou zátěží se nachází nejméně 19 mateřských škol a nejméně 11 škol základních.</p> <p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo životního prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se předchází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>Možnost změny leteckého parku je ošetřena následující podmínkou stanoviska:</p> <p>- V rámci další projektové přípravy záměru v případě, že se bude aktualizované složení leteckého parku podstatně lišit od předpokladu v akustické studii v dokumentaci EIA, zpracovat novou detailní akustickou studii leteckého provozu.</p>

Vajnerovi

Připomínka	Vypořádání
<p>• Projekt není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku</p>	<p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje</p>

<p>soukromé společnosti — investiční skupiny Penta, a to na úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku občanů regionu.</p>	<p>vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu má být záměr realizován".</p> <p>Pokud se jedná o nezbytnost záměru, účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr nezbytný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>																											
<ul style="list-style-type: none">• Projekt letiště Vodochody nerespektuje zásady udržitelného rozvoje, jedná se o soukromý projekt, který by neúměrně zatížil celý region a naopak přinesl jen velmi málo pozitivního. I samotný investor přiznává, že projekt není nezbytně potřebný, ale užíví se. To není možné za cenu takových dopadů na okolní prostředí akceptovat.	<p>Vliv na udržitelný rozvoj území se posuzuje v rámci "Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území", které je součástí návrhu územního plánu dle §52 stavebního zákona a je v gesci orgánu územního plánování dle stavebního zákona, nikoli v procesu projektové EIA dle zák. č. 100/2001 Sb.</p>																											
<ul style="list-style-type: none">• Okolní obce budou dotčeny nejen hlukem z leteckého provozu — starty a přistání, ale také z případných motorových zkoušek letadel a dále v důsledku značného nárůstu pozemní dopravy, která bude hlavně generována letištěm Vodochody. Navrhovaný sjezd z dálnice je také potřebný jen pro potřeby letiště, ovšem jeho realizace je více než nepravděpodobná, takže nárůst dopravy bude na místních komunikacích. Požadují proto, aby MŽP při formulaci Stanoviska přihlédlo k tomu, že údaje o dopravním zatížení jsou v dokumentaci EIA více než zavádějící.	<p>Hluk z leteckého provozu, motorových zkoušek a pozemní dopravy byly podrobně vyhodnoceny ve speciálních studiích k vlastním hlukovým limitům.</p> <p>Základní limity pro venkovní hluk (např. u obytných domů) jsou následující:</p> <table><tr><td>venkovní hluk</td><td>den (6:00-22:00)</td><td>noc (22:00-6:00)</td></tr><tr><td>základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)</td><td>50 dB</td><td>40 dB</td></tr><tr><td>pro hluk ze silniční dopravy</td><td>55 dB</td><td>45 dB</td></tr><tr><td>pro hluk z železniční dopravy</td><td>55 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro letecký hluk</td><td>60 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro hluk z hlavních silnic</td><td>60 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro hluk v ochranných pásmech drah</td><td>60 dB</td><td>55 dB</td></tr><tr><td>pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)</td><td>70 dB</td><td>60 dB</td></tr><tr><td>pro starou hlukovou zátěž u železničních drah</td><td>70 dB</td><td>65 dB</td></tr></table> <p>Z uvedeného je zřejmé, že k hlukový limit pro letecký hluk je stejný jako pro nové hlavní silnice, ale nižší než pro železnice a silnice s korekcí pro starou zátěž.</p> <p>Dále byly tyto druhy hluku vyhodnoceny při kumulativním působení v ukazateli</p>	venkovní hluk	den (6:00-22:00)	noc (22:00-6:00)	základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)	50 dB	40 dB	pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB	pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB	pro letecký hluk	60 dB	50 dB	pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB	pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB	pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)	70 dB	60 dB	pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB
venkovní hluk	den (6:00-22:00)	noc (22:00-6:00)																										
základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)	50 dB	40 dB																										
pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB																										
pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB																										
pro letecký hluk	60 dB	50 dB																										
pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB																										
pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB																										
pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)	70 dB	60 dB																										
pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB																										

	<p>Ldvn a Ln, které byly použity při posouzení vlivů na zdraví.</p> <p>Zprovoznění sjezdu z D8 je podmínkou pro kolaudaci terminálu - viz podmínky stanoviska EIA. Bez zprovoznění tohoto sjezdu nelze letiště uvést do provozu.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Dokumentace nepracuje se skutečnými čísly, ale pouze s matematickými výpočty a simulacemi. Žádám, aby investor po dobu jednoho roku na své náklady měřil hladiny hluku ze současného provozu letiště v okolních obcích, a to ještě před případným územním a stavebním řízením, přičemž jedno z monitorovacích míst bude i obec Bašť. 	<p>Měření hladin hluku je pro potřeby EIA plně řešeno použitým výpočtovým programem Cadna A s implementací ECAC Doc. 29, která obsahuje údaje pro všechny reálné situace na základě statisticky reprezentativního měření a používá se pro posuzování leteckého hluku v Evropě. Při současném provozu rozhodně není dosažen nebo překročen hlukový limit pro charakteristický letový den. Charakteristický letový den stanovený legislativou představuje průměr za 6 měsíců obdobně jako v jiných evropských zemích. Pro krátkodobé hlukové události žádný limit z principiálních důvodů stanoven není.</p> <p>Reálné měření je nezbytné při větším provozu pro potvrzení plnění hlukových limitů, které lze prokázat jedine skutečným měřením.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Požaduji, aby MŽP při formulaci Stanoviska uvažilo dopady u dětí. Nejmladší generace by byla hlukem ohrožena nejvíce. Větší hlukové zátěži by bylo v celém území vystaveno více než tisíc dětí v mateřských školách a téměř 2,5 tisíce dětí v základních školách. V místech se zvýšenou hlukovou zátěží se nachází nejméně 19 mateřských škol a nejméně 11 škol základních. 	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se předchází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p>
<ul style="list-style-type: none"> Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. 	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit</p>

	<p>kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze sčítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze sčítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z §12 zák. č. 17/1992 Sb.: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel bylo provedeno komplexní zobrazení nejvýznamnějších kumulativních vlivů, které ovšem nemá žádné závazné limity. Navíc se zde používají některé umělé deskriptory - např. L_{DVN}, které jsou výsledkem matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB) a nemají nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnávány s hlukovými limity.</p> <p>U přehledu leteckého provozu je nutné zohlednit také výšku, typ letadla a charakter konkrétního pohybu.</p> <p>Kumulativní vlivy hluku na zdraví jsou v dokumentaci podrobně řešeny ve formě L_{DVN}.</p> <p>Podstatné je to, že dodržování hlukových limitů z veškerého leteckého provozu bude garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviště.</p> <p>V dokumentaci je uvedeno, jaký bude synergický vliv provozu letiště a automobilové dopravy a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>V dokumentaci jsou uvedeny kumulativní vlivy hluku a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p>
--	--

	Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.
<p>• Nelze souhlasit s vypořádáním připomínek týkajících se možné kolize s ptactvem. Oblast letiště Vodochody nelze hodnotit jako území se standardním výskytem a koncentrací ptactva. Výskyt velmi početných migrujících hejn havranů a kavek v nízké letové výšce je jednoznačný.</p> <p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p>	<p>Co se týče kolizí s ptáky, pak v rámci procesu EIA byla zpracována rozsáhlá studie, která se zabývá velikostí rizika při střetu s ptáky. Tato problematika zahrnuje i jiné druhy ptáků než havrany a kavky. Podle kritérií ICAO Bird Strike Comitee lze považovat za únosnou míru rizika, pokud dochází k 5 srážkám s ptáky na 10 000 pohybů letadel. Na základě vyhodnocení podmínek na lokalitě a v okolí a na základě znalostí situace na letišti Ruzyně se předpokládá počet střetů s ptáky pod polovinou přijatelné hodnoty.</p> <p>V posledních třiceti letech došlo k zásadnímu pokroku při konstrukci motorů, které jsou schopny bez výrazného snížení výkonu absorbovat srážku i s několika ptáky současně, stejně tak se (díky průběžnému testování) zvýšila odolnost ostatních částí letadla - čelních skel, ocasních ploch a křídel. Pokud při srážce s letadla s ptákem dojde k vysazení motoru, piloti postupují standardními postupy pro let s jedním motorem, na které jsou pravidelně školeni.</p> <p>Údaje dodané v dokumentaci EIA lze považovat za dostatečné. Výsledkem tohoto hodnocení bylo konstatování přijatelného rizika.</p> <p>Za nepříznivých meteorologických podmínek bylo prokázáno, že se ptáci z důvodů viditelnosti pohybují v menších výškách a mohou ohrozit letadlo pouze v bezprostřední blízkosti letiště, kde lze efektivně využít nástrojů ornitologické ochrany.</p> <p>Rizika provozu letiště Vodochody byla vyhodnocena jako přijatelná, průměrná, srovnatelná s některými evropskými letišti.</p>

Vašíček Jan, Ing.

Připomínka	Vypořádání
<p>Jsem vlastníkem pozemků parc. č. 209/16 a parč. č. St. 109 v k.ú. Dolany u Prahy, zapsaných na listu vlastnictví č. 127 v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, pracoviště Mělník. Na pozemku parc. č. St. 109 je umístěna budova č.p 81 již jsem vlastníkem.</p> <p>Odůvodnění:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mé předešlé připomínky k záměru nebyly akceptovány, resp. byly odbyty. - Popis hlukového a imisního zatížení obyvatel je tendenční a mimo jiné, nezohledňuje pocitovou stránku vnímání. 	<p>Podle zák. č. 100/2001 Sb. se posuzují vlivy záměru na životní prostředí a stanoví se podmínky k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů.</p> <p>Pocitová stránka vnímání není předmětem posuzování podle zák. č. 100/2001 Sb.</p>
- Vyhlášením ochranného hlukového pásma dokumentace připouští negativní vliv na	OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení §

<p>životní prostředí. V případě vyhlášení tohoto OP se všemi důsledky, z tohoto vyplývajících, se bude jednat o cílené poškození životního prostředí a s tím související „krádež“ na majetku a životním prostředí dotčených obyvatel (včetně mé osoby) - proti tomuto pásmu, které bude mít za následek umrtvení obce Dolany kategoricky protestuji.</p>	<p>83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
<p>- Dokumentace ani posudek EIA neuvádí nástroje a sankce ke kontrole dodržování emisních a dalších limitů posudkem stanovených.</p>	<p>Nástroje ke kontrole dodržování ekologických limitů jsou zohledněny v podmínkách stanoviska:</p> <p>Podmínkami stanoviska je stanoven monitoring hluku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - provoz systému monitoringu hluku bude garantován nezávislou příslušně akreditovanou laboratoří, kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví - systém monitoringu hluku bude sloužit k ověření správnosti výpočtového modelu hlukového zatížení území z budoucího provozu letiště a jeho porovnání s reálně naměřenými hodnotami a pro případná opatření na eliminaci hlukového zatížení území - systém monitoringu hluku bude mít zajištěn výstup ke zveřejnění výsledků, kontroly a postupů - systém monitoringu hluku bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži v okolí letiště, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o účinnosti protihlukových opatření - systém monitoringu hluku bude využíván k důsledné kontrole dodržování zákonných ustanovení na poli ochrany zdraví obyvatel před hlukem - bude zajištěna nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku a výsledků měření (ÚCL, KHS) - systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů pro chráněné venkovní prostory a pro chráněné venkovní prostory staveb, budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržování hlukových limitů; tato opatření budou projednána s ÚCL a KHS; provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření kterými musí být zajištěno bezpečné plnění hygienických limitů; zvláštní pozornost bude věnována případu podstatné změny složení leteckého parku

	<p>- predikčnímu modelu bude podroben každý roční letový plán letiště na následující rok; v případě, že bude signalizováno překročení zákonem stanovených hygienických limitů, bude příslušný roční plán upraven tak, aby k překračování limitů nemohlo dojít</p> <p>Dalšími podmínkami je stanoven monitoring ovzduší, kontroly odpadních vod apod.</p>
- Není uveden způsob dostatečných náhrad za znehodnocené nemovitosti a ŽP.	<p>Za předpokladu plnění ekologických limitů se neuvažuje znehodnocení nemovitostí a nedochází k poškozování nebo znehodnocování ŽP.</p> <p>Pro objektivitu je však nutné upozornit, že dle přílohy č. 21 k vyhlášce č. 3/2008 Sb. se v ochranném pásmu zohledňuje úprava základních cen pozemků do 5%. Ovšem proces vylásování OHP není součástí procesu EIA.</p>
<p>Další důvody - shrnutí:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soustavné a nadměrné hlukové zátěže (i přes to, že jsou v dokumentaci uváděny jako limit nepřesahující) nenávratně poškozují zdraví obyvatel. 	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se předchází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Navrhované mechanismy kontroly hlukových zátěží jsou bezcenné. Jednak není vůbec jasné, jak, kde a v jakých intervalech či obdobích by slibovaný monitoring byl prováděn, jednak je naopak jisté, že laboratoř by monitoring prováděla na zakázku (za peníze) majitele letiště, takže výsledky a vyhodnocení měření by s pravděpodobností hraničící s jistotou nadměrné zátěže neprokázaly. 	<p>Podmínkami stanoviska je stanoven monitoring hluku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - provoz systému monitoringu hluku bude garantován nezávislou příslušně akreditovanou laboratoří, kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví - systém monitoringu hluku bude sloužit k ověření správnosti výpočtového modelu hlukového zatížení území z budoucího provozu letiště a jeho porovnání s reálně naměřenými hodnotami a pro případná opatření na eliminaci hlukového zatížení území - systém monitoringu hluku bude mít zajištěn výstup ke zveřejnění výsledků, kontroly a postupů - systém monitoringu hluku bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži v okolí letiště, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o účinnosti protihlukových opatření - systém monitoringu hluku bude využíván k důsledné kontrole dodržování zákonných ustanovení na poli ochrany zdraví obyvatel před hlukem - bude zajištěna nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku a

	<p>výsledků měření (ÚCL, KHS)</p> <ul style="list-style-type: none"> - systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů pro chráněné venkovní prostory a pro chráněné venkovní prostory staveb, budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržování hlukových limitů; tato opatření budou projednána s ÚCL a KHS; provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření kterými musí být zajištěno bezpečné plnění hygienických limitů; zvláštní pozornost bude věnována případu podstatné změny složení leteckého parku - predikčnímu modelu bude podroben každý roční letový plán letiště na následující rok; v případě, že bude signalizováno překročení zákonem stanovených hygienických limitů, bude příslušný roční plán upraven tak, aby k překračování limitů nemohlo dojít <p>Monitoring musí být prováděn trvale prostřednictvím nezávislé příslušně akreditované laboratoře, kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví (KHS) a ÚCL.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Území regionu je již dnes přetíženo, resp. jeho zatížení se pohybuje na hranicích stanovených standardy kvality ovzduší. Realizací záměru by zcela nepochybně došlo v některých ukazatelích k překročení únosnosti daného území se všemi negativními důsledky pro životní prostředí a zejména lidské zdraví. Jde zejména o hrozící zhoršení kvality života v ukazatelích zvýšení rizika celkové úmrtnosti dospělé populace, průměrná ztráta dožití či chronické respirační onemocnění. 	<p>V dokumentu : Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, Havel B., se konstatuje:</p> <p>Ukazatel zvýšení rizika celkové úmrtnosti dospělé populace a ukazatel chronické respirační nemoci u dětí vychází vlivem předpokládaného příspěvku z provozu letiště Vodochody v cílovém stavu v řádu setin dne za rok, je tedy zanedbatelný.</p> <p>Pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku – PM10 je pozadí uvažováno v koncentraci = 31 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, max. vliv záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Celá problematika ovzduší je v dokumentaci EIA zpracována velmi povrchně, zabývá se pouze odhady, které nejsou založeny na měření skutečného stavu. Posudek dokumentace pak veškeré připomínky odmítl jako nepodložené a označil přínos letiště ke zhoršení ovzduší za nevýznamný. 	<p>Dle dřívější legislativy bylo možné stanovit imisní pozadí (stávající znečištění ovzduší bez ohledu na realizaci záměru) na základě úvahy zpracovatele - např. z různých měření apod. Tak to také v rozptylové studii bylo provedeno.</p> <p>Nově je dle zák. č. 201/2012 Sb. nezbytné hodnotu stávajícího znečištění ovzduší čerpat z pětiletých klouzavých průměrů, které zveřejňuje MŽP pro celou ČR. V posudku je podrobně dokladováno, že výsledkem tohoto postupu bude spíše nižší zatížení ovzduší než bylo zjištěno v dokumentaci EIA dle staré legislativy. Pětileté klouzavé průměry jsou samozřejmě výsledkem měření.</p> <p>Např. v dokumentaci bylo stanoveno imisní pozadí pro indikovanou látku – PM10 roční průměr = 31 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Aktuální závazné imisní pozadí v okolí záměru v téže látce představuje 27 - 28 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.</p> <p>Dále je nově stanoven postup pro případ, že by bylo signalizováno překročení</p>

	<p>imisních limitů (ve formě kompenzačních opatření). To podle staré legislativy možné nebylo.</p> <p>Zpracování nové rozptylové nijak nezmění závěry procesu EIA. Vlivy na ovzduší ve formě imisí budou stejné.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Na realizaci záměru by doplatily okolní velké již existující zdroje znečišťování ovzduší, které jsou předmětem integrovaného povolování, což by se projevilo i na ekonomické a sociální situaci obyvatel. 	<p>Pokud uvažujeme indikovanou látku PM10 roční průměr - uvažováno 31 $\mu\text{g.m}^{-3}$, skutečnost k 10/2013 27 - 28 $\mu\text{g.m}^{-3}$ a max. vliv záměru = 0,009 - 0,127 $\mu\text{g.m}^{-3}$, pak není jasné, jak by mohly staré zdroje, které skutečně významně znečišťují ovzduší doplatit na příspěvek, který se prakticky pohybuje od 0,0 do 0,1. Limit této látky je 40 $\mu\text{g.m}^{-3}$.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Dokumentace EIA počítá se snížením hodnoty a tedy i cen nemovitostí v regionu v souvislosti se spuštěním provozu letiště o 25%. Ztráta hodnoty bude však stoprocentní vzhledem k chystanému vyhlášení OHP, i když to zákon vzhledem k předpokládané kapacitě, výslovně neukládá. Je evidentní, že by veškeré plány rozvoje obcí i záměry občanů byly bezpředmětné a region by se stal „mrtvou zónou“. 	<p>Nic takového není v procesu EIA signalizováno.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Realizací záměru by došlo k dopravnímu kolapsu v regionu a to jak ve fázi výstavby, tak i provozu. Majitel letiště se odvolává na vybudování mimoúrovňového křížení na D8, jehož realizace je ovšem velmi pochybná - není v plánu ministerstva dopravy ani ŘSD a zejména na něj nejsou plánovány investiční prostředky. 	<p>MÚK Odolena Voda na D8 je součástí záměru a podmínkou stanoviska EIA, jeho realizace je věcí oznamovatele, nikoli ŘSD. Navíc je podmínkou návrhu stanoviska podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál zprovozněním přivaděče od D8. Mj. je tato MÚK veřejně prospěšnou stavbou podle ZÚR Středočeského kraje.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Kromě dopravního kolapsu - investor a projektant chybně (úmyslně?) stanovili počet nákladních automobilů, projíždějících po komunikacích v okolí letiště ve fázi výstavby, opět chybně stanovili počet cisteren pro zásobování pohonnými hmotami ve fázi provozu, atd. - by zvýšený provoz negativně ovlivnil jak hlukové, tak imisní zatížení. To však zpracovatel dokumentace EIA zcela pominul a posudkář příslušné připomínky zamítl. 	<p>Počty pohybů nákladních automobilů jsou posouzeny správně. Např. v Rozptylové studii – etapa výstavby je vyjádřena potřeba nákladních vozidel (TNA) na 7,5/hod. Za den se předpokládá 12 hod., tj. $7,5 \times 12 = 90$ TNA/den. Liniové zdroje znečišťování jsou rozděleny do 4 tras s následujícími počty pohybů TNA za den: $53+53+53+22=181$ pohybů TNA/den. Z uvedeného je zřejmé, že počet pohybů TNA je více než 2x větší než potřeba TNA.</p> <p>Zvýšený provoz silniční dopravy indukovaný záměrem je zpracován mezi zdroje hluku a emisí v Akustických i Rozptylových studiích.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Bezpečnost provozu a jeho dopadem na okolí se záměr de facto nezabývá. Přitom je zřejmé, že území skýtá zvýšenou pravděpodobnost havárie letadla, ať už vlivem uvažovaného charakteru přepravy (nízkonákladové a charterové lety), nebo - a zejména - migračními trasami ptactva, hlavně havranů, vedoucími pravidelně právě přes území letiště. Střetnutí s takovým hejnem ptáků může mít pro letadlo fatální důsledky, daleko horší následky by ovšem měla případná následná havárie letadla v prostoru zásobníků PHM v Kralupech, či zásobníků plynů ve Chvatěrubech. 	<p>Problematika environmentálních rizik byla v tomto procesu EIA řešena na základě mezinárodních statistik a leteckých předpisů. Vychází z certifikovaných předpisů ÚCL a problematika údržby a kontroly letadel není předmětem procesu EIA.</p> <p>Zhodnocení rizika havárií byla v dokumentaci řešeno pro řadu provozů a prostorů. V oblasti je skutečně řada provozovatelů, kteří však plní ustanovení zákona o prevenci závažných havárií (č. 59/2006 Sb.). V rámci tohoto zákona se k bezpečnostní dokumentaci těchto provozovatelů jménem občanů vyjadřoval i odbor krizového řízení města Kralupy nad Vltavou. Kriziku těchto výrobní vyjádřené v části „Analýza a hodnocení rizika“ příslušné bezpečnostní dokumentace nebyla vznesena žádná zásadní připomínka k nepřijatelnosti rizika těchto výrobní. Zde je nutno si připomenout – letadlo nezpůsobí havárii jako takovou, může být jen iniciační událostí, která způsobí havárii příslušných zařízení.</p>

	<p>Pád letadla jakožto iniciační událost má nižší pravděpodobnost, než havárie vzniklá z vnitřních příčin. Následky však teoreticky hrozí v obou případech stejné. Jinými slovy – není namístě obava z havárie způsobené velmi nepravděpodobným pádem letadla, když není obava z havárie způsobené jinou, mnohem pravděpodobnější příčinou. Zdrojem rizika není provoz letiště, ale přítomnost chemických výrob. Odstraněním letiště rizika chemických výrob nezmizí.</p> <p>Co se týče kolizí s ptáky, pak v rámci procesu EIA byla zpracována rozsáhlá studie, která se zabývá velikostí rizika při střetu s ptáky. Tato problematika zahrnuje i jiné druhy ptáků než havrany a kavky. Podle kritérií ICAO Bird Strike Comitee lze považovat za únosnou míru rizika, pokud dochází k 5 srážkám s ptáky na 10 000 pohybů letadel. Na základě vyhodnocení podmínek na lokalitě a v okolí a na základě znalostí situace na letišti Ruzyně se předpokládá počet střetů s ptáky pod polovinou přijatelné hodnoty.</p> <p>V posledních třiceti letech došlo k zásadnímu pokroku při konstrukci motorů, které jsou schopny bez výrazného snížení výkonu absorbovat srážku i s několika ptáky současně, stejně tak se (díky průběžnému testování) zvýšila odolnost ostatních částí letadla - čelních skel, ocasních ploch a křídel. Pokud při srážce s letadla s ptákem dojde k vysazení motoru, piloti postupují standardními postupy pro let s jedním motorem, na které jsou pravidelně školení.</p> <p>Údaje dodané v dokumentaci EIA lze považovat za dostatečné. Výsledkem tohoto hodnocení bylo konstatování přijatelného rizika.</p> <p>Za nepříznivých meteorologických podmínek bylo prokázáno, že se ptáci z důvodů viditelnosti pohybují v menších výškách a mohou ohrozit letadlo pouze v bezprostřední blízkosti letiště, kde lze efektivně využít nástrojů ornitologické ochrany.</p> <p>Rizika provozu letiště Vodochody byla vyhodnocena jako přijatelná, průměrná, srovnatelná s některými evropskými letišti.</p>
<p>Závěrem: Realizací záměru by došlo k porušení práva pro rozpor s ústavním pořádkem ČR, s právem EU i s právem životního prostředí ČR. ČR by mohla být vystavena řadě žalob, individuálních ústavních stížností ESD a dalších sporů. Záměr „Letiště Vodochody" fatálním způsobem omezuje má práva: Proto s ním nesouhlasím</p>	<p>Za předpokladu plnění podmínek stanoviska nemůže docházet k překračování ekologických limitů a díky tomu nebude dotčena ekologická únosnost území. Podmínkami stanoviska je zajištěno, že znečišťování životního prostředí nepřesáhne přípustné meze.</p>

Vendera Jiří

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

<p>Jsem (spolu)vlastníkem pozemků parc. č. 216/9 a parc. č. 191 v k. ú. Dolany zapsaných na listu vlastnictví č. 201 v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro Středočeský Kraj. Na pozemku parc. č. 216/9 je umístěna budova č.p. 169 parc. č. 191 k. ú. Dolany, jíž jsem (spolu)vlastníkem.</p> <p>Zpracovaný posudek dokumentace záměru považuji za nedostatečný, kdy posudku vytýkám následující vady:</p> <p>I. Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vší pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.</p> <p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „Ize předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
<p>II. Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p> <p>V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají</p>

<p>nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný stav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.</p> <p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí:</p> <p>„nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučeni kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců.“</p> <p>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.</p>	<p>větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>III. Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p> <p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumuloval. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 a další silniční dopravy v obci Postržín jednoznačně dochází také. Z akustické studie vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze počítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze počítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p>

<p>Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv.</p> <p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde. "</p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z §12 zák. č. 17/1992 Sb.: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel bylo provedeno komplexní zobrazení nejvýznamnějších kumulativních vlivů, které ovšem nemá žádné závazné limity. Navíc se zde používají některé umělé deskriptory - např. L_{DVN}, které jsou výsledkem matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB) a nemají nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnávány s hlukovými limity.</p> <p>U přehledu leteckého provozu je nutné zohlednit také výšku, typ letadla a charakter konkrétního pohybu.</p> <p>Kumulativní vlivy hluku na zdraví jsou v dokumentaci podrobně řešeny ve formě L_{DVN}.</p> <p>Podstatné je to, že dodržování hlukových limitů z veškerého leteckého provozu bude garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviště.</p> <p>V dokumentaci je uvedeno, jaký bude synergický vliv provozu letiště a automobilové dopravy a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>V dokumentaci jsou uvedeny kumulativní vlivy hluku a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
--	---

<p>IV. Porušení procesních pravidel – neaktuálnost vstupních dat</p> <p>Při vydání posudku byly porušeny procesní předpisy a docházelo ke zcela bezprecedentním průtahům v řízení. Dle ust. § 9 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. platí, že doba pro zpracování posudku nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta může být v odůvodněných, zejména složitých případech překročena, nejdéle však o dalších 30 dnů. Lhůty ovšem nebyly vůbec dodrženy. Přepřepovaná dokumentace byla zveřejněna dne 15. 9. 2011. Posudek byl na úřední desce kraje zveřejněn ovšem po uplynutí cca 18 měsíců, a to dne 15. 5. 2013. Přitom první dokumentace záměru, která byla následně navrhovateli vrácena k přepřepování, byla oznámena již v listopadu 2010. Zákonem stanovené lhůty tedy byly mnohonásobně překročeny.</p> <p>Takový postup představuje zásadní procesní vadu, kdy vzhledem k uplynutí této značné doby od zpracování dokumentace k záměru je pravděpodobné, že došlo ke změně výchozích údajů. Není proto zaručeno, že posudek se vyjadřuje k aktuálním údajům.</p> <p>Jako příklad lze uvést například predikce vývoje počtu cestujících, kteří budou využívat letiště Vodochody či Ruzyni. Jak vyplývá z posudku EUROCONTROL: scénáře rozvoje obou letišť jsou založené na studii poptávky po využití letišť z roku 2006. EUROCONTROL ovšem uvádí, že od počátku projektu vyústila stávající obtížná ekonomická situace v Evropě, která měla za následek snížení dopravních prognóz makropoptávky. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyně téměř o 20 % oproti svému maximu v roce 2008. V současnosti tedy výchozí předpoklady již neodpovídají skutečnému stavu.</p> <p>Jsem přesvědčena, že takový postup neodpovídá platným předpisům. Jedna ze základních zásad činnosti správních orgánů dle správního řádu, která se uplatní i při vydávání stanovisek dle zákona č. 100/2001 Sb., je zásada materiální pravdy, která stanoví povinnost správního orgánu zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v době vydání rozhodnutí. Vzhledem k výše popsanému vývoji ovšem je zřejmé, že některá podstatná vstupní data již neodpovídají skutečnosti. Na základě takto nedostatečně zjištěného stavu tudíž nelze vydat stanovisko EIA.</p> <p>Flagrantní porušení procesních lhůt tedy má za následek, že dokumentace a posudek již nevychází z aktuálního skutkového stavu. Požaduji proto aktualizaci dokumentace a posudku záměru a vydání stanoviska, které bude zohledňovat všechny změny ve vývoji od zahájení řízení v roce 2010.</p>	<p>Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu stanoviska, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoúčelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).</p> <p>Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska.</p> <p>Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviska bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p>
<p>V. Nesprávné posouzení dokumentace - soulad s územním plánem</p> <p>K namítanému nesouladu s územním plánem posudek uvádí, že územní plány jsou závazné, ovšem zajištění souladu s územním plánem je předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA.</p> <p>S tím ovšem nelze souhlasit. Stanovisko EIA je podkladem pro územní řízení. V územním řízení se posuzuje soulad stavby s územním plánem, neexistují zde ovšem</p>	<p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Măslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřizín má být záměr umístěn na</p>

<p>žádné prostředky, jak takový soulad „zajistit“. Záměr buď je v souladu s územním plánem, nebo nikoliv. V případě rozporu s územním plánem je stavební úřad povinen žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnout. Pokud by z důvodu nesouladu s územním plánem došlo ke změně záměru, muselo by být pro změněný záměr vydané nové stanovisko EIA.</p> <p>V souladu se zásadou procesní ekonomie je tudíž nutné v řízení EIA prověřit soulad s územním plánem, kdy nemá žádné opodstatnění vydávat stanovisko EIA pro záměr, který musí být v územním řízení zamítnut. Posudek je tedy v této části nesprávný.</p>	<p>plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolínek částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolínek do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolínek částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, trávnickové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle §90 zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle stavebního zákona (než autorizace EIA).</p> <p>Územní plán stanovuje funkční využití ploch.</p> <p>Zajištění souladu s územním plánem je předmětem následného procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA (viz stavební zákon). Pokud by záměr nebyl v souladu s územním plánem, potom nemůže být územní rozhodnutí vydáno.</p> <p>Zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu § 90: "Posuzování záměru žadatele</p> <p>V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>VI. Nevypořádání mnou podaných připomínek</p> <p>K dokumentaci záměru jsem již podával připomínky, ve kterých jsem uváděl zejména následující:</p> <p>Již 13.10.2011, chybí posouzení kumulativního účinku hluku z leteckého, železničního i silničního provozu, tedy celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasazených výstavbou</p>	<p>Problematika kumulativního účinku hluku vypořádána v předchozím textu.</p> <p>Problematika environmentálních rizik byla v tomto procesu EIA řešena na základě mezinárodních statistik a leteckých předpisů. Vychází z certifikovaných předpisů ÚCL.</p> <p>Vzhledem k velmi přísným bezpečnostním standardům letecké přepravy je</p>

<p>letiště. Dále možná havárie v blízkosti Kralupské chemické továrny a zásobníků plynu u Chvatěrub.</p> <p>Další připomínky z 28.5.2012 ohledně odůvodnění potřeby vyhlášení nových ochranných hlukových pásem. Nelze navrhnout pro záměr, o jehož podobě nebylo dosud rozhodnuto. Návrhem jsou omezována práva zaručená Listinou základních práv a svobod.</p> <p>Tyto mé připomínky ovšem nebyly řádně vypořádány.</p>	<p>technický stav letadel velmi dobrý, provádění údržby letadel je certifikovanou činností kontrolovanou ÚCL.</p> <p>Riziko blízkosti skladu kapalných plynů, chemických závodů a UJV Řež bylo v procesu EIA podrobně prověřeno ve formě posouzení environmentálních rizik. Zároveň byla stanovena pravděpodobnost vzniku havárie v důsledku leteckého provozu způsobená pádem letadla. Bylo zjištěno, že tato pravděpodobnost je o několik řádů nižší než příčiny jiné např. příčiny vzniklé na straně provozovatele těchto zařízení (např. nedodržení provozních řádů, nedbalost, únava materiálu, koroze, sabotáž apod.).</p> <p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p> <p>Za předpokladu plnění podmínek stanoviska nemůže docházet k překračování ekologických limitů a díky tomu nebude dotčena ekologická únosnost území.</p> <p>Podmínkami stanoviska je zajištěno, že znečišťování životního prostředí nepřesáhne přípustné meze.</p>
<p>Závěr</p> <p>Jsem přesvědčen, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	<p>Vytýkané nedostatky vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.</p>

Venderová Emilie

Připomínka	Vypořádání
• Projekt není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku	Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje

<p>soukromé společnosti — investiční skupiny Penta, a to na úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku občanů regionu.</p>	<p>vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu má být záměr realizován".</p> <p>Pokud se jedná o nezbytnost záměru, účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr nezbytný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>																											
<ul style="list-style-type: none">• Projekt letiště Vodochody nerespektuje zásady udržitelného rozvoje, jedná se o soukromý projekt, který by neúměrně zatížil celý region a naopak přinesl jen velmi málo pozitivního. I samotný investor přiznává, že projekt není nezbytně potřebný, ale uživí se. To není možné za cenu takových dopadů na okolní prostředí akceptovat.	<p>Vliv na udržitelný rozvoj území se posuzuje v rámci "Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území", které je součástí návrhu územního plánu dle §52 stavebního zákona a je v gesci orgánu územního plánování dle stavebního zákona, nikoli v procesu projektové EIA dle zák. č. 100/2001 Sb.</p>																											
<ul style="list-style-type: none">• Okolní obce budou dotčeny nejen hlukem z leteckého provozu — starty a přistání, ale také z případných motorových zkoušek letadel a dále v důsledku značného nárůstu pozemní dopravy, která bude hlavně generována letištěm Vodochody. Navrhovaný sjezd z dálnice je také potřebný jen pro potřeby letiště, ovšem jeho realizace je více než nepravděpodobná, takže nárůst dopravy bude na místních komunikacích. Požadují proto, aby MŽP při formulaci Stanoviska přihlédlo k tomu, že údaje o dopravním zatížení jsou v dokumentaci EIA více než zavádějící.	<p>Hluk z leteckého provozu, motorových zkoušek a pozemní dopravy byly podrobně vyhodnoceny ve speciálních studiích k vlastním hlukovým limitům.</p> <p>Základní limity pro venkovní hluk (např. u obytných domů) jsou následující:</p> <table><tr><th>venkovní hluk</th><th>den (6:00-22:00)</th><th>noc (22:00-6:00)</th></tr><tr><td>základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)</td><td>50 dB</td><td>40 dB</td></tr><tr><td>pro hluk ze silniční dopravy</td><td>55 dB</td><td>45 dB</td></tr><tr><td>pro hluk z železniční dopravy</td><td>55 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro letecký hluk</td><td>60 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro hluk z hlavních silnic</td><td>60 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro hluk v ochranných pásmech drah</td><td>60 dB</td><td>55 dB</td></tr><tr><td>pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)</td><td>70 dB</td><td>60 dB</td></tr><tr><td>pro starou hlukovou zátěž u železničních drah</td><td>70 dB</td><td>65 dB</td></tr></table> <p>Z uvedeného je zřejmé, že k hlukový limit pro letecký hluk je stejný jako pro nové hlavní silnice, ale nižší než pro železnice a silnice s korekcí pro starou zátěž.</p> <p>Dále byly tyto druhy hluku vyhodnoceny při kumulativním působení v ukazateli</p>	venkovní hluk	den (6:00-22:00)	noc (22:00-6:00)	základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)	50 dB	40 dB	pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB	pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB	pro letecký hluk	60 dB	50 dB	pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB	pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB	pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)	70 dB	60 dB	pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB
venkovní hluk	den (6:00-22:00)	noc (22:00-6:00)																										
základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)	50 dB	40 dB																										
pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB																										
pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB																										
pro letecký hluk	60 dB	50 dB																										
pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB																										
pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB																										
pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)	70 dB	60 dB																										
pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB																										

	<p>Ldvn a Ln, které byly použity při posouzení vlivů na zdraví.</p> <p>Zprovoznění sjezdu z D8 je podmínkou pro kolaudaci terminálu - viz podmínky stanoviska EIA. Bez zprovoznění tohoto sjezdu nelze letiště uvést do provozu.</p>
<p>• Dokumentace nepracuje se skutečnými čísly, ale pouze s matematickými výpočty a simulacemi. Žádám, aby investor po dobu jednoho roku na své náklady měřil hladiny hluku ze současného provozu letiště v okolních obcích, a to ještě před případným územním a stavebním řízením, přičemž jedno z monitorovacích míst bude i obec Dolany.</p> <p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p>	<p>Měření hladin hluku je pro potřeby EIA plně řešeno použitým výpočtovým programem Cadna A s implementací ECAC Doc. 29, která obsahuje údaje pro všechny reálné situace na základě statisticky reprezentativního měření a používá se pro posuzování leteckého hluku v Evropě. Při současném provozu rozhodně není dosažen nebo překročen hlukový limit pro charakteristický letový den. Charakteristický letový den stanovený legislativou představuje průměr za 6 měsíců obdobně jako v jiných evropských zemích. Pro krátkodobé hlukové události žádný limit z principiálních důvodů stanoven není.</p> <p>Reálné měření je nezbytné při větším provozu pro potvrzení plnění hlukových limitů, které lze prokázat jedině skutečným měřením.</p>
<p>Příloha č. 1 k nesouhlasu s projektem letiště z 11.6.2013</p> <p>K dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí ohledně letiště Vodochody jsem podávala připomínky již 13.10.2011 a to např.:</p> <p>Chybí posouzení kumulativních vlivů záměru. Kumulativní účinek hluku z leteckého, železničního i silničního provozu, tedy celkový vliv hluku na obyvatelstvo obcí zasazených výstavbou letiště, v první řadě dětí!</p> <p>Další námitky z 28.5.2012</p> <p>Chybí odůvodnění potřeby vyhlášení nových ochranných hlukových pásem. Nelze navrhnout vyhlášení ochranných pásem pro záměr, o jehož podobě nebylo doposud rozhodnuto. Nemovitost v mém spoluvlastnictví leží v navrhovaném ochranném pásmu, (tj. pásmu se zákazem staveb). Tímto jsou omezována naše práva zaručená Listinou základních práv a svobod.</p>	<p>Kumulativní účinek hluku řeší Posudek zdravotních rizik.</p> <p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se předchází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p>

<p>Příloha č. 2 k nesouhlasu s projektem letiště z 11.6.2013</p> <p>Oznamovatel svým záměrem vybudovat letiště, ohrozí zdraví i životy občanů, žijících v blízkosti.</p> <p>Žádám o roto o DŮKLADNÉ PROSTUDOVÁNÍ NÁMITEK ODBORNÍKŮ PROTI VÝSTAVBĚ soukromého, mezinárodního LETIŠTĚ VODOCHODY.</p> <p>V současné době je životní prostředí již značně poškozeno!</p> <p>Zvýšený kumulovaný hluk letecké a železniční dopravy a zvýšené škodliviny v ovzduší ohrozí zdraví občanů a co je nejzávažnější, nenávratně poškodí zdraví a budoucnost dětí.</p> <p>Ohrožena budou i velká hejna havranů., která zde přezimují.</p> <p>Zničena bude i zemědělská půda, které stále různou, bezohlednou zástavbou ubývá.</p> <p>Je třeba se zabývat i možnou havárií v blízkosti kralupské chemické továrny a zásobníků u Chvatěrub, plných hořlavých a výbušných chemikálií, zvlášt v době rozrůstajících se teroristických útoků i možné ohrožení ÚJV v Řeži.</p> <p>Jak velké území,tak hustě obydlené,by bylo v případě jakékoliv havárie zasaženo?</p> <p>Takže vybudovat v této oblasti mezinárodní, soukromé letiště logicky není možné, je to nepřijatelné!</p>	<p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p> <p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se předchází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>Dostatečná ochrana ptáků je v rámci procesu EIA respektována v souladu se zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.</p> <p>Ke snížení vlivu na staré nocoviště havranů je ve stanovisku uložena následující podmínka:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v rámci ornitologické ochrany trvale kvalitativně i kvantitativně monitorovat výskyt jednotlivých druhů ptáků a na základě tohoto monitoringu operativně upravovat plán ornitologické ochrany a zpřesňovat konkrétní způsoby jednotlivých zásahů v rámci této ochrany, v rámci operativního vyhodnocování situace preferovat způsob ochrany prostřednictvím sokolovitých dravců; zvláštní pozornost věnovat monitoringu havranovitých ptáků na zimovišti Kralupy/Veltrusy; v rámci monitoringu provést polohopisné a výškopisné zmapování migračních tras, roční výskyt a především kolizní místa s letovými trasami <p>Problematika environmentálních rizik byla v tomto procesu EIA řešena na základě mezinárodních statistik a leteckých předpisů. Vychází z certifikovaných předpisů ÚCL.</p> <p>Vzhledem k velmi přísným bezpečnostním standardům letecké přepravy je technický stav letadel velmi dobrý, provádění údržby letadel je certifikovanou činností kontrolovanou ÚCL.</p> <p>Riziko blízkosti skladu kapalných plynů, chemických závodů a ÚJV Řež bylo v procesu EIA podrobně prověřeno ve formě posouzení environmentálních rizik. Zároveň byla stanovena pravděpodobnost vzniku havárie v důsledku leteckého provozu způsobená pádem letadla. Bylo zjištěno, že tato pravděpodobnost je o několik řádů nižší než příčiny jiné např. příčiny vzniklé na straně provozovatele těchto zařízení (např. nedodržení provozních řádů, nedbalost, únava materiálů,</p>
--	--

	koroze, sabotáž apod.).
--	-------------------------

Vidim Václav

Připomínka	Vypořádání
<p>Bydlím trvale ve Chvatěrubech a letadla současně létají přímo nad naším domem a vykazují nadlimitní hluk 60-65dB jak jsem zjistil vlastním kontrolním měřením. Tento hluk bude v případě plného zatížení letadel určitě ještě větší a každopádně přesahující hygienické limity ohrožující zdraví obyvatel.</p> <p>Každopádně ani jeden z posudků s touto skutečností neuvažuje a proto je nutné je zohlednit a tím zaručit občanům právo na zdraví jak ukládá ústava ČR.</p> <p>Jelikož se nejedná o veřejný zájem a nebudou-li práva občanů dodržena budou je občané uplatňovat žalobami, proti Vám a státu.</p> <p>Velké množství vran a havranů v zimním období není také dostatečně řešeno v posudcích a při uvedeném stavu přímo ohrožující životy a majetek občanů Chvatěrub.</p>	<p>Plnění hlikového limitu lze zjistit po 6 měsíčním průběžném měření tak, jak je hlukový limit stanoven - tedy za charakteristický letový den. Zohlednit nejen hlukové odálosti, ale i jejich trvání a počet za průměrný den a noc během 6 měsíců. Co se týče kolizí s ptáky, pak v rámci procesu EIA byla zpracována rozsáhlá studie, která se zabývá velikostí rizika při střetu s ptáky. Tato problematika zahrnuje i jiné druhy ptáků než havrany a kavky. Podle kritérií ICAO Bird Strike Comitee lze považovat za únosnou míru rizika, pokud dochází k 5 srážkám s ptáky na 10 000 pohybů letadel. Na základě vyhodnocení podmínek na lokalitě a v okolí a na základě znalostí situace na letišti Ruzyně se předpokládá počet střetů s ptáky pod polovinou přijatelné hodnoty.</p> <p>V posledních třiceti letech došlo k zásadnímu pokroku při konstrukci motorů, které jsou schopny bez výrazného snížení výkonu absorbovat srážku i s několika ptáky současně, stejně tak se (díky průběžnému testování) zvýšila odolnost ostatních částí letadla - čelních skel, ocasních ploch a křídel. Pokud při srážce s letadla s ptákem dojde k vysazení motoru, piloti postupují standardními postupy pro let s jedním motorem, na které jsou pravidelně školení.</p> <p>Údaje dodané v dokumentaci EIA lze považovat za dostatečné. Výsledkem tohoto hodnocení bylo konstatování přijatelného rizika.</p> <p>Za nepříznivých meteorologických podmínek bylo prokázáno, že se ptáci z důvodů viditelnosti pohybují v menších výškách a mohou ohrozit letadlo pouze v bezprostřední blízkosti letiště, kde lze efektivně využít nástrojů ornitologické ochrany.</p> <p>Rizika provozu letiště Vodochody byla vyhodnocena jako přijatelná, průměrná, srovnatelná s některými evropskými letišti.</p>

Vodičkovi

Připomínka	Vypořádání
<p>Připomínky k posudku k dokumentaci letiště Vodochody</p> <p>Nesouhlasíme se záměrem rozšířit letiště Vodochody!</p> <p>Důvody:</p>	<p>Za předpokladu plnění ekologických limitů se nepředpokládají přímé vlivy na hmotný majetek a kulturní památky. Pro objektivitu je však nutné upozornit, že dle přílohy č. 21 k vyhlášce č. 3/2008 Sb. se v ochranném pásmu zohledňuje úprava</p>

Předpokládaný pokles cen nemovitostí	základních cen pozemků do 5%.
Zvýšená hladina hluku	Záměr je jednoznačně limitován podmínkami stanoviska a to především jednou z hlavních podmínek – a to plněním hlukových limitů, které bude zajištěno prostřednictvím podrobně stanoveného monitoringu hluku s min. roční predikcí. Neexistuje tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, u kterého se bude čekat, zda bude nebo nebude překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.
Možné havárie letadel (terorismus)	<p>Problematika environmentálních rizik byla v tomto procesu EIA řešena na základě mezinárodních statistik a leteckých předpisů. Vychází z certifikovaných předpisů ÚCL a problematika údržby a kontroly letadel není předmětem procesu EIA. Zhodnocení rizika havárií byla v dokumentaci řešeno pro řadu provozů a prostorů. V oblasti je skutečně řada provozovatelů, kteří však plní ustanovení zákona o prevenci závažných havárií (č. 59/2006 Sb.). V rámci tohoto zákona se k bezpečnostní dokumentaci těchto provozovatelů jménem občanů vyjadřoval i odbor krizového řízení města Kralupy nad Vltavou. K riziku těchto výrob vyjádřené v části „Analýza a hodnocení rizika“ příslušné bezpečnostní dokumentace nebyla vznesena žádná zásadní připomínka k nepřijatelnosti rizika těchto výrob. Zde je nutno si připomenout – letadlo nezpůsobí havárii jako takovou, může být jen iniciační událostí, která způsobí havárii příslušných zařízení. Pád letadla jakožto iniciační událost má nižší pravděpodobnost, než havárie vzniklá z vnitřních příčin. Následky však teoreticky hrozí v obou případech stejné. Jinými slovy – není namístě obava z havárie způsobené velmi nepravděpodobným pádem letadla, když není obava z havárie způsobené jinou, mnohem pravděpodobnější příčinou. Zdrojem rizika není provoz letiště, ale přítomnost chemických výrob. Odstraněním letiště rizika chemických výrob nezmizí.</p> <p>Terorismus je problémem existence letecké dopravy obecně, není to problém letiště Vodochody.</p>
Další znečištění ovzduší, které je již značné.	<p>Z hlediska vlivů na ovzduší byly zpracovány podrobné rozptylové studie a vyhodnocen vliv imisního zatížení záměru na lidské zdraví. Vzhledem k poměrně malým imisním příspěvkům záměru vč. navazující dopravy byly tyto vlivy vyhodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku – PM10 v roční koncentraci je pozadí uvažováno v koncentraci = 31 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, max. vliv záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.</p>

Vondrová Jana

Připomínka	Vypořádání
<p>Ve smyslu ustanovení 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) tímto podávám v zákonné lhůtě k dokumentaci následující</p> <p>nesouhlasné vyjádření:</p> <p>Projekt není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti, a to na úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku občanů regionu. Projekt letiště Vodochody nerespektuje zásady udržitelného rozvoje, jedná se o soukromý projekt, který by neúměrně zatížil celý region a naopak přinesl jen velmi málo pozitivního. I samotný investor přiznává, že projekt není nezbytně potřebný, ale uživí se. To není možné za cenu takových dopadů na okolní prostředí akceptovat.</p> <p>Mnohé výzkumy prokázaly, že děti, žijící například v blízkosti letišť či hodně rušných silnic, trpí více poruchou soustředění, ve škole jsou roztěkané, pomalejší či hůře chápou psaný text. Obyvatelé obce Dolany včetně jejich dětí budou leteckému hluku intenzivně vystaveni ve svém bydlišti a děti i při výuce v ZŠ v Dolanech. V ZŠ v Dolanech se vyučuje již od roku 1865 a pro mne je naprosto nepřijatelné, aby její další existenci ohrožoval projekt letiště Vodochody.</p> <p>Samotný posudek firmy EUROCONTROL upozorňuje na navrhovanou skladbu předpokládaného leteckého parku, která se může jevit nespolehlivá. Nejsou k dispozici údaje, které by podpořily odhadovanou skladbu tohoto budoucího leteckého parku, a tak nelze určit odolnost posuzovaného složení. Je proto možné, že budoucí hladiny hluku, vycházející z počtu pohybů ve výši 35 000 letadel za rok, se mohou výrazně lišit od těch, které byly stanoveny v akustické studii. Letecký hluk může více odvádět dětskou pozornost a narušovat jejich komunikaci s učitelem. Studie nezamlčuje ani prokazatelné negativní účinky hluku z letecké dopravy na poznávací (rozumové) funkce u dětí.</p> <p>Požaduji, aby MŽP při formulaci Stanoviska uvážilo právě dopady u dětí. Nejmladší generace by byla hlukem ohrožena nejvíce. Větší hlukové zátěži by bylo v celém území vystaveno více než tisíc dětí v mateřských školách a téměř 2,5 tisíce dětí v základních školách. V místech se zvýšenou hlukovou zátěží se nachází nejméně 19 mateřských škol a nejméně 11 škol základních.</p> <p>Dokumentace nepracuje se skutečnými čísly, ale pouze s matematickými výpočty a simulacemi. Žádám, aby investor po dobu jednoho roku na své náklady měřil hladiny hluku ze současného provozu letiště v okolních obcích, a to ještě před případným územním a stavebním řízením, přičemž jedno z monitorovacích míst bude i obec Dolany.</p> <p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším</p>	<p>Vypořádání</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu" má být záměr realizován.</p> <p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se předchází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>K případné změně leteckého parku je uložena následující podmínka:</p> <p>- V rámci další projektové přípravy záměru v případě, že se bude aktualizované složení leteckého parku podstatně lišit od předpokladu v akustické studii dokumentace EIA, zpracovat novou detailní akustickou studii leteckého provozu.</p> <p>Provedení letových simulací s plně zatíženými dopravními letadly je plně řešeno použitým výpočtovým programem Cadna A s implementací ECAC Doc. 29, která obsahuje uvedené údaje pro všechny reálné situace na základě statisticky reprezentativního měření.</p>

rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.	
---	--

Winkelhöferová Terezie

Připomínka	Vypořádání
<p>V souladu s ustanovením § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, tímto podávám v zákonné lhůtě k dokumentaci následující</p> <p>nesouhlasné vyjádření:</p> <p>Mnohé výzkumy prokázaly, že lidé, a zejména děti, žijící například v blízkosti letišť či hodně rušných silnic, trpí více poruchou soustředění a nespavostí. Obec Postřizín, ve které žiji, se nachází v místech se silně narušeným životním prostředím. Život v obci ovlivňují emise s přilehlé dálnice D8 a silnice II/608, provoz chemických závodů v Kralupech nad Vltavou a Neratovicích, nedokončená rekultivace skládky komunálního odpadu a závod AERO Vodochody, jehož provoz vedl ke kontaminaci půdy na území katastru obce. Vytvoření dalšího zdroje poškozování životního prostředí povede k významnému ohrožení života lidí a dětí v obci Postřizín.</p> <p>Samotný posudek firmy EUROCONTROL upozorňuje na navrhovanou skladbu předpokládaného leteckého parku, která se může jevit nespolehlivá. Nejsou k dispozici údaje, které by podpořily odhadovanou skladbu tohoto budoucího leteckého parku, a tak nelze určit odolnost posuzovaného složení. Je proto možné, že budoucí hladiny hluku, vycházející z počtu pohybů ve výši 35 000 letadel za rok, se mohou výrazně lišit od těch, které byly stanoveny v akustické studii.</p> <p>Záměr též povede ke znehodnocení vlastnictví, což je další důvod, proč nemohu souhlasit s rozšiřováním letiště Vodochody. Žádám proto Ministerstvo životního prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v mé obci, ale i v celém území dotčeném záměrem.</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se předchází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>K případné změně leteckého parku je uložena následující podmínka:</p> <p>- V rámci další projektové přípravy záměru v případě, že se bude aktualizované složení leteckého parku podstatně lišit od předpokladu v akustické studii dokumentace EIA, zpracovat novou detailní akustickou studii leteckého provozu.</p> <p>Za předpokladu plnění ekologických limitů se nepředpokládají přímé vlivy na hmotný majetek a kulturní památky. Pro objektivitu je však nutné upozornit, že dle přílohy č. 21 k vyhlášce č. 3/2008 Sb. se v ochranném pásmu zohledňuje úprava základních cen pozemků do 5%.</p>

Zeman Jiří I. – II.

Připomínka	Vypořádání
<p>Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu,</p>

<p>jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vší pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.</p> <p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádá se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
<p>Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p> <p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumuloval. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 a další silniční dopravy v obci Postřizín jednoznačně dochází také. Z akustické studie vyplývá, že</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy,</p>

<p>kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.</p> <p>Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv.</p> <p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde. "</p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p> <p>Jsem přesvědčen, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhují proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	<p>kteří mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze sčítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze sčítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z §12 zák. č. 17/1992 Sb.: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel bylo provedeno komplexní zobrazení nejvýznamnějších kumulativních vlivů, které ovšem nemá žádné závazné limity. Navíc se zde používají některé umělé deskriptory - např. L_{DVN}, které jsou výsledkem matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB) a nemají nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnávány s hlukovými limity.</p> <p>U přehledu leteckého provozu je nutné zohlednit také výšku, typ letadla a charakter konkrétního pohybu.</p> <p>Kumulativní vlivy hluku na zdraví jsou v dokumentaci podrobně řešeny ve formě L_{DVN}.</p> <p>Podstatné je to, že dodržování hlukových limitů z veškerého leteckého provozu bude garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviště.</p> <p>V dokumentaci je uvedeno, jaký bude synergický vliv provozu letiště a automobilové dopravy a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>V dokumentaci jsou uvedeny kumulativní vlivy hluku a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p>
---	---

	Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.
--	--

Zemek Leoš

Připomínka	Vypořádání
<p>Dne 14.5. 2013 jsem se seznámil s Posudkem vyhotoveným posuzovatelem dle zadání MŽP a k němu ve smyslu ustanovení § 9 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb. (dále jen „zákon EIA“) podávám k posudku následující stanovisko.</p> <p>Z důvodu mimo jiné dostatečně nevypořádaných mých připomínek posuzovatelem, jakož i z důvodu dalších chyb v Posudku uvedených nížeji vydávám</p> <p>NESOUHLASNÉ STANOVISKO</p> <p>(Ne)vypořádání mých připomínek</p> <p>Pro lepší orientaci uvádím vždy nejprve nezkrácenou mou připomínku k Dokumentaci vznesenou v r. 2011, pak (ne)vypořádání této připomínky posuzovatelem, a nakonec mou námitku na vypořádání posuzovatele v Posudku.</p> <p>1. Důvody výstavby jsou velice spekulativní.</p> <p>a) podivné ekonomické závěry : V textu se například uvádí. „ Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není v tomto případě alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení." Pokud vím, infrastruktura je na letišti z velké většiny připravená a prostředky již tedy byly vynaloženy. Pokud vezmeme v úvahu, že jsou již otevřeny terminály pro cca 17 mil. cestujících a odbavováno je přitom nyní cca 11 mil., pak lze celkem jednoduchou matematikou odvodit, že pokud se nyní náklady na provoz stávající infrastruktury rozpočítanou na jednoho cestujícího, tak jsou nyní rozhodně vyšší, než pokud by byly v případě dostavby paralelní dráhy rozpočteny mezi 17 mil. cestujících. Vzhledem k tomu, že dostavba paralelní dráhy na letišti Ruzyně představuje již jen malou část z celkové potřebné infrastruktury (navíc pozemky pro dráhu už stát draze získal), její stavba celkové náklady již výrazně nezvýší.</p> <p>b) podivná ekonomická rozvaha : LKVO s navrhovaným provozem stejně nepokryje očekávaný vzrůst poptávky (pokud ovšem vůbec v ČR nastane), pokud ovšem nebude na LKVO provoz po roce 2015 ve skutečnosti větší a nebo nebude mít zásadně jinou prioritu - např. kombinaci osobní přepravy s leteckou přepravou nákladu anebo jen čistě cargo.</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu" má být záměr realizován.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen</p>

<p>Závěr bodu 1: Tento projekt není přínosem pro životní prostředí a uváděné důvody jsou velice nevěrohodné, ekonomická rozvaha mylná. Můj osobní dojem je ten, že důvodem záměru není potřeba naplňování doporučení EU týkající se budoucího nárůstu poptávky, nýbrž že tyto doporučení slouží více méně jako odůvodnění potřebné pro obhajobu projektu, který má ve skutečnosti ryze komerční důvody.</p> <p>Vypořádání posuzovatele s námitkou v bodě 1: Zdůvodnění potřeby záměru je dle zák. č. 100/2001 Sb. zcela věcí oznamovatele a nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na ŽP.</p> <p>Námitka k posudku k bodu 1: Zdůvodnění potřeby záměru není dle zák. 100/2001 věcí oznamovatele a už vůbec ne zcela věcí oznamovatele, jak uvádí zpracovatel posudku, ale naopak patří dle zák. č.100/2001 přílohy č.3 v bodě 5 mezi základní údaje - tedy povinnou náležitost dle tohoto zákona. Hned v prvním bodě vznáším pochybnost nad kvalitou posudku, pokud dle sdělení zpracovatele posudku nijak zdůvodnění potřeby neovlivnilo (tedy nevstoupilo) do procesu posuzování vlivů na ŽP, i když patří mezi povinné základní údaje. Jak jinak by bylo možné posoudit nějaký záměr, pokud by nebyly uvedeny nějaké nezpochybnitelné důvody přínosu tohoto záměru, pro něž má být tolerováno zhoršení stavu životního prostředí. Při každém posuzování nějakého záměru je nutno postavit proti sobě přínosy a ztráty.</p> <p>Posuzovatel sice opakuje důvody potřebnosti záměru, který uvádí navrhovatel (přesněji řečeno nelze z Posudku určit, jaká část textu je převzata z Dokumentace a jaká pochází „z pera“ posudkáře), ale naopak se nezmiňuje o materiál Eurocontrolu, kde se na str. 18 uvádí toto :</p> <p>„Z materiálu, který byl poskytnut navrhovatelem rozvoje, lze tedy usuzovat. Že navrhovaný rozvoj letiště Vodochody se patrně zakládá na přesvědčení navrhovatele rozvoje, že bude existovat poptávka ze strany nízkonákladových dopravců, která nebude pokryta letištěm Ruzyně na základě předpokladu, že letiště Ruzyně bude zachovávat vysoké poplatky za přistání a jiné poplatky. Protože letiště Vodochody se nachází v těsné blízkosti letiště Ruzyně a sdílelo by stejnou přirozenou poptávku, je jediným odůvodněním rozvoje letiště Vodochody snaha přitáhnout další poptávku z nízkonákladového sektoru pomocí konkurenceschopných cen. Alternativním řešením by mohla být regulace cen na letišti Ruzyně ze strany českých úřadů nebo Úřadu pro civilní letectví, což by umožnilo přístup leteckým společnostem s nízkonákladovým obchodním modelem. 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</p>	<p>"oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
---	--

<p>pohybů, načasování letů a typy letadel použité při posouzení hluku. Po zaslání žádosti navrhovateli rozvoje nebyla předložena žádná konkrétní marketingová/rozvojová strategie, takže přes přesvědčení navrhovatele o existenci poptávky má návrh v zásadě spekulativní charakter."</p> <p>A dále na str. 19 : „Přestože byla studie provedena pro to, aby ukázala, že provozování dvou mezinárodních letišť v pražském regionu by mohlo podnítil další poptávku po letecké dopravě, a tím přístup na pražská letiště pro letecké společnosti, nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště Ruzyně vyloučení kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců atd.</p> <p>Odd. STATFOR organizace EUROCONTROL v současnosti odhaduje, že evropský letecký provoz dosáhne úrovně roku 2008 přibližně až v roce 2020. Je třeba poznamenat, že od počátku tohoto projektu vyústila stávající obtížná ekonomická situace v Evropě, která měla za následek snížení dopravních prognóz makropoptávky, ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyně o téměř 20 % oproti svému maximu v roce 2008.“</p> <p>Z výše uvedeného vyplývá, že Eurocontrol (dále jen EUC) zaznamenal jistou nesourodost mezi zdůvodněním záměru v Dokumentaci a reálnou situací na leteckém trhu. Posuzovatel zjevně tuto výtku EUC nezmínil v Posudku - přesněji řečeno zatajil. To je ale v přímém rozporu se zákonem EIA! Dále zcela opomněl připomenout, že se jedná o záměr, který není veřejným zájmem. Proto není možné připustit (ani uvažovat) zhoršení životních podmínek nad zákonnou mez.</p> <p>Závěr z námitky k posudku k bodu 1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Posuzovatel v Posudku zatajil informace, což je v rozporu se zákonem. - Posuzovatel lživě uvedl, že zdůvodnění záměru je zcela ve věci navrhovatele, i když zákon EIA tyto informace považuje za základní údaje. - Posuzovatel ve vypořádání pouze konstatoval chybný názor, tak se prakticky nevypořádal s mou připomínkou. 	
<p>2. Dokumentace negarantuje rozvoj letiště po roce 2015</p> <p>Tento bod přímo souvisí s předcházejícím bodem.</p> <p>Na straně 16 je uvedeno, že „Jak již bylo výše uvedeno, stanovená kapacita letiště Vodochody je zásadně limitována zejména environmentálními aspekty, kdy se provozovatel letiště bez ohledu na navržené vyhlášení ochranného hlukového pásma zavazuje v rámci provozu plnit hygienické limity z hluku z leteckého provozu. Lze tedy konstatovat, že nikdy po roce 2015 (nově uvažované zahájení provozu oproti původně uvažovanému roku 2012) nebudou dokumentací stanovené kapacity překračovány."</p> <p>To, co předkladatel záměru uvedl v předchozí větě je v přímém rozporu s tím, co uvedl</p>	<p>Letiště je jasně limitováno podmínkou stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Na letišti Vodochody bude uskutečněno maximálně 35 000 pohybů letadel za rok, přičemž pohybem letadla se rozumí start nebo přistání letadla. <p>Jedná se o limit pohybů všech letadel, tedy např. i sportovních.</p> <p>S nákladní dopravou se v procesu EIA nepočítá, ale z hlediska pohybů by musela být započítána.</p> <p>Letecká přeprava nákladu (Cargo) není v dokumentaci zpracována vůbec, protože</p>

<p>na straně 15, tedy, že „Pro případ, že by oznamovatel plnil hlukové limity a přesto překročil objem 35 000 pohybů letadel za rok... ”.</p> <p>V dokumentaci je přitom jasně uvedena cílová kapacita letiště a jakékoli zvýšení pohybů znamená, že kapacita uvedená v dokumentaci byla překročena. Výše uvedené konstatování o nepřekročitelnosti stanovených kapacit v dokumentaci proto nelze brát vůbec vážně. Také je nutno upozornit na další rozpory k tomuto bodu. V příloze č. 19 (veřejný příslib) jsou zahrnuty do penalizace kromě zpožděných příletů i zpožděné odlety. Z důvodu, že příloha č.19 je součástí dokumentace a v ní se vyskytují i zpožděné odlety, je nutno tyto odlety zahrnout do všech částí dokumentace a nebo je striktně zakázat. Stejně tak je nutno učinit i s letouny, které mají startovat či přistávat v době po 24 hodině, tedy v době, kdy má být letiště oficiálně uzavřeno.</p> <p>Nákladní doprava</p> <p>Pokud jde o nákladní dopravu, tak na str. 20 se uvádí ve stati porovnávající různá letiště s LKVO, že „v roce 2010 se na letišti Hahn uskutečnilo cca 5 500 nákladních letů (většinou velká nákladní letadla - s takovými lety se na letišti Vodochody nepočítá). O nákladní letecké dopravě se zpracovatel dokumentací dále nezmiňuje a v prohlášení na straně 16 se zavazuje jen k tomu, že „... nebudou dokumentaci stanovené kapacity překračovány”.</p> <p>Kapacity LKVO ohledně nákladní letecké dopravy však nejsou v dokumentaci uvedeny (i když si jen stěží dokážu představit mezinárodní letiště bez nákladní dopravy) a tudíž se na ně nevztahuje výše uvedený výrok o nepřekračování kapacit. Výrok se vztahuje pouze na kapacity uvedené v dokumentaci a kapacita nákladní letecké dopravy tedy mezi ně nepatří.</p> <p>Pokud jde o typy letadel dle hmotnostních kategorií případně využívající LKVO, nejsou zde uvedeny letouny nad 120 t. Přitom v příloze 26 na str. 18 o podmínkách ztráty platnosti OHP ve 4. bodě se uvádí, že platnost OHP ztrácí při pravidelném a výrazném navýšení leteckého provozu letounů v kategorii nad 120t a po vyhodnocení této změny. Není tedy vyloučeno ani provozování letadel větších, než které se uvádějí na str. 15 a 16. Pokud by s letouny nebylo počítáno, platnost OHP by ztratilo při použití letounů na 120t bez jakýchkoli přívlasků (pravidelný provoz může přeci být nepravidelný zvláště u Cargo, výrazný není mi známo číselné vyjádření tohoto výrazu, vyhodnocení kým a podle jakých kritérií?).</p> <p>Závěr k bodu 2 :</p> <p>Předkladatel jednoznačně negarantuje v dokumentaci stanovené kapacity pro LKVO co do počtu pohybů letadel a ani negarantuje jednoznačně charakter nočních letů. Pokud jde o leteckou přepravu nákladu (Cargo), tak ta není v dokumentaci zpracována vůbec a</p>	<p>se s ní vůbec nepočítá.</p> <p>Podmínkou stanoviska EIA je uloženo striktní omezení pro začátek noční doby (22 - 24 hod) pouze na zpožděné přílety a to max. 4 pohyby za jeden kalendářní den a max. 730 pohybů za jeden kalendářní rok. Tyto pohyby jsou také zohledněny v akustické studii leteckého provozu a to pro nejnepříznivější možný stav. Ve zbytku noci (24 - 06 hod) bude letiště pro vzlety a přistání uzavřeno. Jakákoli snaha o překročení počtu pohybů by musela projít novým posouzením EIA. Řada evropských letišť má nějakou formou omezeny noční pohyby letadel.</p> <p>Podle zák. č. 100/2001 Sb. se posuzují vlivy záměru na životní prostředí a stanoví se podmínky k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů.</p>
---	--

ani se jí tedy prohlášení o nepřekračování kapacit po roce 2015 netýká. Je proto nutné vyžádat na předkladateli dokumentace dopracování celé letecké nákladní dopravy do dokumentace a rovněž jasně zakotvit charakter provozu na LKVO ve dne i v noci. Věta, že „Výhledový letecký provoz - uvažovaná kapacita letiště (rok 2015)", by v dokumentaci opravdu neměla co dělat. Navíc nebyl splněn požadavek na alespoň desetiletý výhled. Pozn. Na úvahách a rozporuplných informacích se stavět opravdu nedá. Důležitá jsou fakta!

Vypořádání posuzovatele:

Limity pro budoucí rozvoj letiště, resp. rozvoj letiště po roce 2015 jsou respektovány zásadními omezujícími podmínkami návrhu stanoviska EIA, které mají trvalou platnost.

Námítka k posudku k bodu 2 :

Rovněž zde vznáším pochybnost nad kvalitou posudku. Dle zák. 100/2001 Sb. §9 odst. 5 zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat. Dokumentace předkladatele nezahrnuje opatření dle navržených omezujících podmínek. Pokud tyto opatření neuvedl předkladatel Dokumentace, pak tak nemůže za něj činit posuzovatel. Veškeré omezující podmínky vznesené posuzovatelem pak mohou být právně rozporovány a zpětně prohlášeny za neprávoplatné - tedy právně nevymahatelné. Samotný proces EIA je v legislativní rovině pouze posudkem - tedy má pouze doporučující či nedoporučující charakter. Navíc se zde opět posuzovatel nezmínil o EUROCONTROLU, který si uvedomil hloubku problému vymahatelnosti připomínek navržených Posuzovatelem na začlenění do podmínek vydání kladného stanoviska EIA. Náš zákon s něčím takovým nepočítá.

EUC uvádí:

„Chápeme, že hygienická stanice České republiky má pravomoc vybírat pokuty, pokud by došlo k překročení hladiny hluku. Mezní hodnoty hluku jsou definované v nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, zatímco pokuty jsou podrobně uvedeny v zákoně Č. 258/2000 Sb., §92. MŽP potvrdilo, že hygienická stanice České republiky může vybírat pokuty za porušení hladin hluku, přičemž má také pravomoc omezit nebo zakázat provoz letiště, pokud by byly překročeny mezní hodnoty hluku. Zdá se však, že v těchto dokumentech nejsou žádné informace týkající se individuálních omezujících podmínek na letištích, např. počtu nočních letů. Navíc se zdá, že neexistují žádné podrobné informace týkající se podmínek, za kterých by byla pravomoc omezit nebo zakázat provoz na letišti uplatněna. Proto doporučujeme, aby jakékoliv další dotazy týkající se explicitně tohoto předmětu, byly adresovány příslušné hygienické stanici. EUROCONTROL však nepovažuje mechanismus, kdy je provoz na letišti zakázán na základě porušení

<p>hlukových podmínek za dostatečný, protože nekontroluje hluk, ale ve skutečnosti umožňuje porušení stanovených hlukových omezení."</p> <p>Dále se posudek nevypořádal s nákladní dopravou (Cargo). O této dopravě se nezmiňuje ani Dokumentace, samozřejmě tedy ani zpráva EUC a ani Posudek, a tedy ani se jí netýkají doporučující omezující podmínky na jiných místech Posudku tolikrát navrhované (ovšem všechny bez opory v zákoně).</p> <p>Závěr námitky k vypořádání k bodu 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Posuzovatel navrhuje za pomoci tzv. omezujících podmínek, úpravu záměru, který je uveden v Dokumentaci. Toto není dle Zákona o EIA v dikci posuzovatele. Tento akt je tedy protiprávní a všechny návazné dokumenty jsou tedy právně nevymahatelné. - Posuzovatel se zcela nevyjádřil (myšleno, že se nevyjádřil v Posudku k mé výtce ohledně dopravy Cargo na LKVO. U tohoto bodu také chybí obligátní návrh omezujících podmínky. S mou výtkou se tedy posuzovatel nevypořádal - a to zcela. 	
<p>3. Podoba navrhovaného letiště včetně dráhového systému stále není v souladu s předpokládaným provozem</p> <p>Rozsah infrastruktury je větší, než na který je plánovaný provoz.</p> <p>Tato výtka byla zohledněna v připomínkách MŽP k doplnění – konkrétně v bodě 20 a zpracovatel na ní reagoval následovně :</p> <p>„Protože však provoz letadel bez vztahu na odbavené cestující nemá vypovídající hodnotu, bude výsledná hodnota pouze teoretickým číslem bez jakékoliv návaznosti na reálný provoz. Teoretická špičková hodinová kapacita vzletové a přistávací dráhy v konfiguraci a s vybavením plánovaným na letišti Vodochody je přibližně 30 pohybů letadel za hodinu. Kapacita odbavovací plochy (15 stojánek + 7 stojánek GA) má hodinovou kapacitu cca 45 pohybů letadel. Pokud tedy uvažujeme s dráhovou kapacitou jako „ úzkým hrdlem ", je teoretická kapacita letiště bez ohledu na množství odbavených cestujících a bez ohledu na hlukové parametry letadel přibližně 30pohybů letadel za hodinu ".</p> <p>Pokud jde o kapacitu letiště a stání pro letadla, tak zde je vše oproti roku 2010 beze změn. Jediná změna je v tom, že došlo k upřesnění maximálních kapacit letiště na asi 30 letů za hodinu. Tím zpracovatel tedy upřesnil a zvýšil můj původní odhad z r. 2010 na maximální hodinovou kapacitu, kdy jsem uvedl: „Pokud známe průměrný čas na odbavení low – costu (tedy čas strávený na zemi), pak se z tohoto ukazatele dá odvodit, že letounů na stojánkách může být odbaveno i přes dvacet za hodinu!" Přitom pořád platí, že letiště se dle sdělení hodlá zaměřit především na low- costly a že provozovatelé se z důvodu ekonomických drží zásady, že letoun na zemi může strávit jen nezbytně nutný čas a nelze uvažovat, že v případě provozu na LKVO budou postupovat jinak.</p>	<p>Letiště je jasně limitováno podmínkou stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Na letišti Vodochody bude uskutečněno maximálně 35 000 pohybů letadel za rok, přičemž pohybem letadla se rozumí start nebo přistání letadla. <p>Jedná se o limit pohybů všech letadel, tedy např. i sportovních.</p> <p>S nákladní dopravou se v procesu EIA nepočítá, ale z hlediska pohybů by musela být započítána.</p> <p>Dalšími podmínkami je stanoveno:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Letiště Vodochody budou využívat pouze letadla s rozpětím křídel do 36 m, s výjimkou ojedinělých letů nezbytných pro zajištění výrobního programu AERO Vodochody AEROSPACE, a. s., (dle historických dat lze předpokládat cca 4 lety za rok). - Letiště Vodochody budou využívat pouze letadla certifikovaná podle ICAO Annex 16/1, část II, u kterých součet hodnot rozdílu hlukových hladin uvedených v osvědčení hlukové způsobilosti od odpovídajících limitních hodnot podle příslušné hlavy části II dokumentu ICAO Annex 16/1 je větší než 4,9 EPNdB; tato podmínka neplatí pro letadla s maximální vzletovou hmotností nižší než 9 tun a pro letadla, která využijí letiště Vodochody v souvislosti s výrobním programem AERO Vodochody AEROSPACE, a. s.; tato výjimka nezbavuje provozovatele letadel povinnosti používat provozní postupy, které jsou z hlediska hlukových dopadů co nejšetrnější vůči okolí letiště. <p>Výjimka pro AERO Vodochody AEROSPACE, a. s. je vázána pouze na ojedinělou</p>

<p>Systém napojení drah TWY na RWY jsou uzpůsobeny pro rychlé odbočení, což je důležitý prvek v případě silného provozu na RWY.</p> <p>I když uvádí zpracovatel dokumentace 2 argumenty, proč dle něho zde tyto hodnoty nemají vypovídající hodnotu, přesto níže uvádím důvody, které mě vedou k opačnému závěru:</p> <p>Výtka č. 1 Argument předkladatele : Provoz letadel bez vztahu na odbavené cestující nemá vypovídající hodnotu. Protiargument: Nelze souhlasit s tím, že nemá provoz letadel bez vztahu na odbavené cestující vypovídající hodnotu, protože všechny letecký provoz není vždy vázán na cestující. Nákladní doprava tzv. cargo funguje i bez cestujících, což zpracovateli je jistě známo. Při odbavování letů cargo odpadají zcela nároky na infrastrukturu letiště potřebnou na odbavení cestujících. I když o tomto druhu letecké dopravy se není možno z uvedené dokumentace nic dovědět, přesto si nedokážu představit mezinárodní letiště s kapacitou 35 000 pohybů bez letecké dopravy nákladu.</p> <p>Výtka č.2 Argument: Dráhová kapacita je „úzkým hrdlem " provozu na LKVO Protiargument: Dráhový systém nelze nazývat „úzkým hrdlem", protože dle níže uvedených zjištění dráhový systém je vyhovující jak pro větší množství odbavených letadel, tak pro použití letounů typu D.</p> <p>3.1 Dráhový systém umožňuje odbavit větší množství letadel Celé napojení pojezdových drah je maximálně (Pzn....a velice šikovně) uzpůsobeno pro rychlý nájezd z pojezdových drah přímo na místa rozjezdu při startu. To samé platí pro rychlé opuštění RWY po přistání, kdy využil zpracovatel projektu možnosti využít možnosti napojení pojezdových drah pro rychlé odbočení z RWY přesně dle předpokladu leteckého předpisu L14 odstavce 3.9.2, kde se výslovně uvádí, že „ .. jestliže je hustota provozu vysoká, musí být uvaženo zřízení pojezdových drah pro rychlé odbočení“.</p> <p>Závěr k bodu 3.1: způsob řešení napojení TWY na RWY není „úzkým hrdlem" letiště a napovídá o opaku, tedy o schopnosti odbavit desítky letadel za hodinu.</p> <p>3.2 Technické řešení dráhového systému dovoluje odbavovat i letouny kategorie D - tedy letouny vyšší kategorie.</p>	<p>dopravu pro zajištění výrobního programu této společnosti.</p>
--	---

<p>Navrhované OHP již s letouny nad 120t počítá</p> <p>I když v části dokumentace se uvádí využití LKVO letouny o hmotnosti max. do 120 t, v jiné části Dokumentace na str. 251 popisující jeden z bodů omezující platnost hlukové studie, kde se lze dočíst, že „... při pravidelném a výrazném navýšení leteckého provozu letounů především v kategorii nad 120 t (po vyhodnocení vlivu této změny).</p> <p>To fakticky znamená, že v navrženém OHP jsou již letouny nad 120 t zapracovány, protože OHP by pozbylo dle tvrzení zpracovatele platnost až při pravidelném a výrazném navýšení provozu těchto letounů a ještě k tomu až po vyhodnocení. Taková to formulace vyvolává dojem, že předkladatel vložil do dokumentace „zadní vrátka“, aby v případě po provedení drobných stavebních úprav (např. dodatečnou úpravou a začleněním postraních pásů kolem VPD ke stávající oficiální VPD) a při změně účelu využití letiště (např. Cargo) po roce 2015 mohl toto letiště využívat dále, aniž by ohrozil platnost studie hlukových dopadů a nemusel tak učinit studii novou. Rovněž je třeba si všimnout poznámky v závorce, že platnost by nekončila jen nasazením letounů těžších jak 120 t ale teprve po vyhodnocení této změny. Kdo by tuto změnu měl vyhodnotit? Kdo by to financoval? Obávám se, že toto hodnocení by v zájmu LKVO nebylo a proto žádám, jestli že tuto větu dokumentace obsahuje, je nutné jasné vysvětlení nasazení letounů nad 120 t a vysvětlení problematiky kolem posuzování vlivu (kdo by ji prováděl, podle jakých kritérií, kdo financoval) a také číslem specifikovat termín „výrazné navýšení“. Totéž platí pro výraz „pravidelné navýšení“ .</p> <p>Tabulka na straně 32 je zcela zavádějící a s chybným závěrem</p> <p>Na straně 32 je umístěna porovnávací tabulka, která na první pohled dle nadpisů nad sloupci uvádí rozdílnosti v požadavcích na dráhový systém pro letouny kategorie C a D a hodnotí společné a rozdílné požadavky. Při podrobnějším prozkoumání ale je možné zjistit, že některé číselné údaje však jsou již přepočítány ke stavu na LKVO a číselné údaje uváděné v jednotlivých buňkách se nevztahují k nadpisům nad sloupci s buňkami. Text pod tabulkou se přitom odvolává na rozdílnost požadovaných parametrů dráhového systému, kdy se praví, že „Z výše uvedené tabulky je zřejmé, že pro provoz letadel kategorie D dle ICAO by předkládaný záměr nesplňoval některé minimální požadované parametry dle předpisu L14 (uvedené v tabulce červeně) a tudíž není pro provoz letadel kategorie D dle ICAO využitelný“, a zcela tak opomíjí skutečnost, že tabulka neuvádí jen parametry obou kategorií letadel k vzájemnému srovnání mezi sebou případně doplněné aktuálním o stav dle záměru zahrnutý do dokumentace k EIA, jaký má dráhový systém na LKVO s možnostmi jejich využití letouny obou kategorií.</p> <p>Níže se pokusím znovu proto rozebrat všechny zmiňované parametry z tabulky :</p> <p>Šířka RWY:</p>	
---	--

požadavek pro kategorii C 45m
požadavek pro kategorii D 45m
stav na LKVO 45m
výsledné hodnocení vyhovuje

Šířka dojezdové dráhy:
požadavek pro kategorii C 45m
požadavek pro kategorii D 45m
stav na LKVO 45m
výsledné hodnocení vyhovuje

Šířka postranních pásů RWY
požadavek pro kategorii C není
požadavek pro kategorii D 60m včetně šířky RWY*
* Pokud odečteme šířku dráhy RWY na LKVO (45m), získáme součet obou postranních pásů (15m), kdy 1 pás má šíři 7,5m (tedy přepočítanou hodnotu na LKVO).
stav na LKVO není, ale ...*

* V některých případech může být únosnost přirozeného terénu pásu dostatečná ke splnění požadavků na postranní pásy bez zvláštních úprav, (citace z dodatku A předpisu L14 odst. 8.1.2 ohledně postranních pásů). Navíc k šířce postranních pásů je nutno pro úplnost dodat, že tento požadavek je uveden v českém předpisu L14, kdežto v originále ANNO 14 vydané ICAO je uveden jako doporučující. Od 1.12.2014 však bude platit nový předpis a uvedené doporučení již nebude nutné respektovat.

výsledné hodnocení vyhovuje*

*za určitých podmínek

Šířka pojezdové dráhy (TWY)
požadavek pro kategorii C 18m
požadavek pro kategorii D 18m nebo 23 m *

*viz předpis L14, odst. 3.9.5 šířka pojezdových drah
stav na LKVO 18m

výsledné hodnocení vyhovuje*

*při využití letounů s rozchodem mezi koly hl. podvozku menším, jak 9m

Šířka postranních pásů TWY
požadavek pro kategorii C 25m včetně šířky TWY*
* Pokud odečteme šířku dráhy TWY na LKVO (18m), získáme součet obou postranních pásů RWY (7m), kdy tedy 1 pás má šíři 3,5m.
požadavek pro kategorii D 38m včetně šířky TWY*

* Pokud odečteme Šířku TWY na LKVO včetně jejích obou postranních pásů (38 - 18m + 7), tak získáme součet obou postranních pásů (27m) a 1 pás má šíři 13,5m. stav na LKVO není, ale..*

* V některých případech může být únosnost přirozeného terénu pásu dostatečná ke splnění požadavků na postranní pásy bez zvláštních úprav, (citace z dodatku A předpisu L14 odst. 8.1.2 ohledně postranních pásů).

výsledné hodnocení vyhovuje*

*za určitých podmínek

Vzdálenost osy RWY od TWY

požadavek pro kategorii C 168m

požadavek pro kategorii D 176m

stav na LKVO 168m*

*U stávajících letišť může být povolen provoz s menšími vzdálenostmi, jestli-že letecko provozní studie ukazuje, že by taková menší vzdálenost nepříznivě neovlivnila bezpečnost nebo významně neovlivnila pravidelnost provozu letounů, (výňatek z citace L14 odst. 3.9.8).

výsledné hodnocení vyhovuje *

*při splnění výše uvedené podmínky.

Vzdálenost TWY od objektu

požadavek pro kategorii C 26m

požadavek pro kategorií D 40,5m

stav na LKVO 41 až 42 m

výsledné hodnocení vyhovuje

Závěr k bodu 3.2 : Jak je patrné, nejeví se žádná nepřekonatelná překážka pro provozování letadel skupiny D z šířkou rozchodu kol u hl. podvozku pod 9m. Pokud by mělo být využíváno i letouny kategorie D s širším rozchodem kol, bylo by nutné rozšíření TWY z 18-ti na 38m (platí pouze do konce roku 2013). Navíc upozorňuji na příkladu uvedené tabulky, jak mohou být byt' pravdivé údaje pokud nejsou uváděny v komplexním pohledu, ve výsledku zavádějící a mohou vést i k opačným závěrům. Z výše uvedených důvodů se domnívám, že se zpracovatel nevyrovnal s připomínkou k doplnění v bodě 35 tím, že důvody, které předložil, provozu letadel typu D vyhovují. Pozn. Tzv. Veřejný příslib nepenalizuje letouny s větším rozpětím křídel nad 36m – tedy letouny kategorie D a větší!

3.3 Prodloužení dráhy

Ať nazýváme tento 300 metrový „přilepek" na RWY jakkoli, fakt je ten, že bude plnit

funkci RWY. Tím se zvyšuje i možnost využití dráhy pro typy letadel vyšší kategorie pro které byla původní dráha o délce 2 500 m příliš krátká. Délka 2800 m je pro letouny kategorie D vyhovující. Tato část je započítána do použitelné délky rozjezdu TORA.

Poznámka k výše uvedeným bodům : Při výčtu kapacit se nabízí otázka, proč je letiště dimenzováno v určitých částech tak maximalisticky, když - jak se uvádí v dokumentaci – se o dráhovém systému - dle tvrzení předkladatele - uvažuje jako o úzkém hrdlu (což si nemyslím, protože jsem nenašel důvod). Není to plýtvání penězi? Je to snad náhoda? Pokud ne, jaký je skutečný záměr? Jisté je to, že letiště má být stavěno v takových parametrech, které budou dovolovat odbavovat daleko větší množství letadel, než jaké kapacity uvádí dokumentace. Rovněž dovolí odbavovat letadla kategorie D. Pokud plánovaná maximalistická varianta letiště byla opuštěna, proč tedy nebyla zredukována podoba letiště na nové „ořezané“ kapacity ? Jediný možný závěr je ten, že předložená dokumentace „je ušita na míru“ jinému záměru, než který je v ní uveden!

Vypořádání námitky k bodu 3:

V návrhu stanoviska jsou stanoveny následující podmínky:

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

- letiště Vodochody budou využívat pouze letadla certifikovaná podle ICAO Annex 16/1, Část II, u kterých součet hodnot rozdílu hlukových hladin uvedených v osvědčení hlukové způsobilosti od odpovídajících limitních hodnot podle příslušné hlavy části II dokumentu ICAO Annex 16/1 je větší než 4,9 EPNdB; tato podmínka neplatí pro letadla s maximální vzletovou hmotností nižší než 9 tun a pro letadla, která využijí letiště Vodochody v souvislosti s výrobním programem AERO Vodochody a.s.; tato výjimka nezbavuje provozovatele letadel povinnosti používat provozní postupy, které jsou z hlediska hlukových dopadů co nejšetrnější vůči okolí letiště - na letišti Vodochody bude uskutečněno maximálně 35 000 pohybů letadel za rok, přičemž pohybem letadla je start nebo přistání letadla.

Závěr námitky k vypořádání k bodu 3:

- Opět jsou navrhovaná opatření, která nemají oporu v zákoně a jsou tedy nevykonalitelná.

- V druhé odrážce posudku je navrženo omezující opatření, ze kterého jsou vyjmuta letadla využívající LKVO v souvislosti s výrobou továrny Aero. K této výjimce však není jakýkoli důvod. LKVO není továrním letištěm a továrna Aero není vlastníkem společnosti Letiště Vodochody. Jedná se tedy o zcela odlišné právní subjekty a továrna Aero je tedy ve vztahu k LKVO pouhý zákazník z mnoha jiných.

- Posuzovatel (ač toto je dle Zákona v jeho díci) nezhodnotil nesrovnalosti (zavádějící

<p>nebo dokonce lživé) ve vyjádření navrhovatele o nemožnosti využití LKVO letouny v kategorii nad 120 t z důvodu nevyhovujících stavebně-technických parametrů na LKVO, i když byly mnou předloženy argumenty, že velká spousta parametrů je již splněna a zbytek bude splněn v r. 2014.</p> <p>- Sám posuzovatel (z 2. odrážky) sám navrhuje stav, kdy kategorie letadel D má LKVO využívat, tedy je si posuzovatel dobře vědom, že parametry LKVO jsou pro tuto kategorii vyhovující a uvedené prohlášení navrhovatele v Dokumentaci je lživé.</p> <p>- Posuzovatel nevypořádal rovněž námitku, že v tzv. „příslibu" není uvedena penalizace za využití těchto letadel (pokud mají LKVO využívat).</p>	
<p>4. Předkladatel jednoznačně negarantuje nepřekročitelnost 35 000 pohybů letadel za rok.</p> <p>Předkladatel sice uvádí v dokumentaci na straně 15, že „Oznamovatel proto potvrzuje, že 35 000 pohybů letadel za rok považuje za maximální počet pohybů letadel na letišti Vodochody“, ale na straně 15 se rovněž uvádí, že „pro případ, že by oznamovatel plnil hlukové limity a přesto překročil objem 35 000 pohybů letadel za rok, navrhuje oznamovatel uvalení finanční penalizace za každý takový pohyb letadla nad 35 000 ročně"</p> <p>Oznamovatel však, jak je patrné z hlukové studie uvedené v příloze dokumentace, bude překračovat hlukové limity v obcích Panenské Břežany, Dolánky a Dolany i při normálním standardním plánovaném provozu. Není proto možné jeho další navyšování odvozovat od dodržování hlukových limitů. Rovněž je třeba si uvědomit, že s nárůstem letů stoupá i zatížení prostředí spaliny a následně navazující automobilové dopravy (včetně hluku z ní) nad rámec udaných vstupních dat a z nich vycházející předložené dokumentace předložené k EIA. Rovněž omezující podmínky platnosti navrhovaného OHP (příloha 26 str.36) je spojena s nepřekročitelností stropu 35 000 pohybů za rok. Dokumentace, pokud se změní vstupní data, musí proto promítnout i tyto změny ve všech svých částech, které jsou s nimi spojeny. Návrh na penalizaci takových letů již proto považuji za bezpředmětnou. K dovršení nečitelnosti nejednoznačnosti přispívá výrok ze strany 16, kde se uvádí, že „Lze tedy konstatovat, že nikdy po roce 2015 (nově uvažované zahájení provozu oproti původně uvažovanému roku 2012) nebudou dokumentací stanovené kapacity překračovány". Tato věta je v přímém rozporu s větou, kterou jsem uvedl výše a jejíž obsah neguje (...a nebo je to naopak?).</p> <p>A dále se v příloze 26 str. 18 uvádí „Výhledový letecký provoz – uvažovaná kapacita letiště (rok 2015)". Z uvedené věty vyplývá, že charakteristické údaje o leteckém provozu v dokumentaci jsou pouze v rovině úvah a nelze proto tyto údaje, které jsou mimochodem základními výchozími údaji pro celou dokumentaci záměru, chápat jako konstantní a odrážející konečný skutečný stav.</p>	<p>Letiště je jasně limitováno podmínkou stanoviska:</p> <p>- Na letišti Vodochody bude uskutečněno maximálně 35 000 pohybů letadel za rok, přičemž pohybem letadla se rozumí start nebo přistání letadla.</p> <p>Jedná se o limit pohybů všech letadel, tedy např. i sportovních.</p>

<p>Závěr : Předkladatel jednoznačně negarantuje nepřekročitelnost 35 000 pohybů za rok a navíc s tímto překročením dokonce počítá. To je také patrné z úvodního nadpisu, pod kterým se uvádějí charakteristické údaje o leteckém provozu. Zpracovateli se nepodařilo vypořádat se s výzvou k doplnění v bodě 9.</p> <p>Vypořádání námítky v bodě 4 posuzovatelem: Maximální kapacita pohybů letadel - 35 000 pohybů za rok je zaručena podmínkou návrhu stanoviska EIA.</p> <p>Závěr námítky k vypořádání k bodu 4: - Opět navrhuje posuzovatel použití soudně nevymahatelnou omezující podmínku. To je nepřípustné! - Posuzovatel opět nezhodnotil rozpor v Dokumentaci, kde se v souvislosti s tzv. „veřejným příslibem“ připouští možnost překročení 35 000 pohybů na LKVO.</p>	
<p>5. Nejsou objasněny zpožděné odlety a lety po 24. hodině, čas pro zpožděné lety je příliš dlouhý. Na stranách 18 a 19 zpracovatel popisuje důvody nočních letů - tedy zpožděné přílety. Je nutné zdůraznit, že low-costy létají na kratší vzdálenosti - tedy lety s délkou letu od 1 hodiny do 4 hodin. Pokud letadlo odstartuje včas, pak zpoždění na 4 hodinovém letu nemůže být větší, než 1 hodina. Proto by měla být povolena 1 hodinová tolerance pro zpožděné přílety. Větší zpoždění by znamenalo, že pilot odstartoval s vědomím, že přílet bude opožděn. Dále není v této části dokumentace zmínka o zpožděných odletech. O možnosti nočních tzv. zpožděných odletů je zmínka v příloze 19 v tzv. Veřejném příslibu, kdy se řeší jejich penalizace. Pokud jsou přípustné pouze zpožděné přílety, proč tedy mají být penalizovány i zpožděné odlety? Proč má být penalizován dle tzv. Veřejného příslibu stav, který dle stejné dokumentace je vyloučen? To samé platí i pro pohyby po 24. hodině! Na straně 47 se hovoří, že „Reverzní tah při jiném než volnoběžném režimu může být v době od 22:00 do 06:00 místního času použit pouze, je-li to nutné, z bezpečnostních důvodů.“.</p> <p>Závěr: Protichůdnost a nejednoznačnost ohledně nočních letů napomáhá domněnce, že snad není možné, aby toto uniklo pozornosti předkladatele. Je nutné rozpory v dokumentaci objasnit stejně jako důvody, které by odůvodňovaly nutnost zpožděných odletů. Rozhodně však nejsou zcela vypořádány připomínky k doplnění v bodech 14 a 15.</p> <p>Vypořádání posuzovatele s námitkou v bodě 5 : Podmínkami návrhu stanoviska EIA je uloženo, že od 22 do 6 hod nelze plánovat žádné pohyby. V době 22 - 24 hod budou umožněny pouze opožděné přílety a to max. 4 v jednom dni a max. 730 pohybů za jeden kalendářní rok, ve zbytku noci (24 - 06 hod)</p>	<p>Podmínkou stanoviska EIA je uloženo striktní omezení pro začátek noční doby (22 - 24 hod) pouze na zpožděné přílety a to max. 4 pohyby za jeden kalendářní den a max. 730 pohybů za jeden kalendářní rok. Tyto pohyby jsou také zohledněny v akustické studii leteckého provozu a to pro nejnepříznivější možný stav. Ve zbytku noci (24 - 06 hod) bude letiště pro vzlety a přistání uzavřeno. Jakákoli snaha o překročení počtu pohybů by musela projít novým posouzením EIA. Rada evropských letišť má nějakou formou omezeny noční pohyby letadel.</p> <p>Kompenzační podmínka byla ve stanovisku upřesněna: - Provozovatel letiště bude aktivně spolupracovat při zřízení Sdružení obcí dotčených provozem letiště Vodochody; nabídka kompenzačních opatření bude vycházet z Veřejného příslibu letiště Vodochody ze dne 11. 8. 2011; aktualizace kompenzačních opatření za zvýšení vlivů na ŽP bude směřována do posílení plateb za jednoho cestujícího, resp. za jeden pohyb letadla v povoleném režimu; kompenzace za porušení podmínek („nákup výjimek“) budou vyloučeny; nepočítat s tím, že výjimky z podmínek stanoviska jsou možné</p>

<p>bude letiště pro vzlety a přistání uzavřeno.</p> <p>Moje námitky k posudku posuzovatele k bodu 5 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Posuzovatel opět nezhodnotil rozpor v Dokumentaci, kdy se v souvislosti s tzv. „veřejným příslibem“ má penalizovat to, co dle jiné části Dokumentace nemá nastat. - A opět navrhuje posuzovatel užití tzv. omezujících podmínek. 	
<p>6. Veřejný příslib je neplatný</p> <p>Materiál, který je uveden v příloze 26, uvádí, že se jedná o Veřejný příslib ve smyslu ustanovení § 850 Zákona 40/1964 Sb. Tento tzv. Veřejný příslib však nenaplnuje § 850 v jeho znění, protože ten předpokládá, že plnění bude prohlašovatelem příslibu poskytnuto až po té, co ten, komu má být plnění poskytnuto, splní podmínky stanovené v příslibu. V materiálu nazvaném Veřejný příslib však nejsou uvedeny žádné podmínky, které má splnit adresát plnění.</p> <p>Pozn. Samotný obsah znění navrhuje penalizovat i lety, které se dle záměru vůbec uskutečňovat nemají. Navíc navrhovatel vyňal z penalizovaných letů letadla, která souvisí s výrobou Aero Vodochody, i když Aero Vodochody je jiný právní subjekt, než Letiště Vodochody, které je provozovatelem a majitelem letiště a letiště takové již není továrním letištěm.</p> <p>Závěr k bodu 6 : Tento tzv. Veřejný příslib není ve smyslu Zákona, je tedy neplatný a soudně nevymahatelný. Príslib nepenalizuje letouny s větším rozpětím křídel – tedy letouny kategorie D a větší! Navíc tento „příslib“ se vztahuje pouze na současného majitele Letiště Vodochody a.s. a v případě změny majitele pozbývá platnost. D</p> <p>Vypořádání posuzovatele s námitkou v bodě 6 :</p> <p>Veřejný příslib je veřejným závazkem provozovatele letiště ve vztahu k jeho okolí. Vzhledem k pochybnostem o jeho závaznosti a vymahatelnosti, byly všechny jeho podmínky doplněny do návrhu stanoviska EIA. Podmínky stanoviska EIA mají platnost pro libovolného investora nebo provozovatele. Nabízené finanční kompenzace nijak nevstupovaly do posouzení vlivů na ŽP.</p> <p>Moje námitky k posudku posuzovatele k bodu 6 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Posuzovatel zcela ignoroval mou námitku na právní nevymahatelnost v Dokumentaci uvedeného Veřejného příslibu z důvodu nesplnění náležitosti dle § 850 Zákona 40/1964 Sb.. - Opět posuzovatel navrhuje použití tzv. podmínek, které není možné vymáhat. - Posuzovatel prohlašuje o Podmínkách, že mají trvalou platnost bez toho, aby vysvětlil, jaký je mechanismus vynucení proklamované platnosti. - Posuzovatel v poslední větě uvádí nepravdu. Finanční kompenzace posuzovatel v 	<p>Kompenzační podmínka týkající se veřejného příslibu byla ve stanovisku upřesněna:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Provozovatel letiště bude aktivně spolupracovat při zřízení Sdružení obcí dotčených provozem letiště Vodochody; nabídka kompenzačních opatření bude vycházet z Veřejného příslibu letiště Vodochody ze dne 11. 8. 2011; aktualizace kompenzačních opatření za zvýšení vlivů na ŽP bude směřována do posílení plateb za jednoho cestujícího, resp. za jeden pohyb letadla v povoleném režimu; kompenzace za porušení podmínek („nákup výjimek“) budou vyloučeny; nepočítat s tím, že výjimky z podmínek stanoviska jsou možné <p>Další kompenzační podmínka:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kompenzace nejvíce hlukově exponovaným obcím Dolany, Bašť a Panenské Břežany ze strany provozovatele letiště směřovat i do zlepšení podmínek školní a předškolní výuky dětí (protihluková opatření na objektech, nižší počet dětí ve třídách, vybavení k výuce, apod.). <p>Pochází z Posudku vlivů na zdraví, kde je uvozena slovem případně, tedy ne zcela nutně.</p> <p>Posudek konstatuje k možnému vlivu na proces učení: Jde ovšem o efekt zjistitelný pouze cílenými studiemi s použitím specializovaných testů, který nelze považovat za významné zdravotní riziko. Zlepšení podmínek výuky školních dětí však může být jednou z oblastí případných kompenzací hlukově exponovaným obcím ze strany provozovatele letiště.</p>

<p>posudku doporučuje směřovat do škol z důvodu zejména zhoršených schopností dětí vlivem působení hlukové zátěže.</p>	
<p>7. Opět v dokumentaci nejsou stanoveny příletové a odletové trajektorie!!!</p> <p>To, co je vydáváno v dokumentaci na str. 34 za trajektorie, jsou ve skutečnosti trasy letů!!! Trajektorie je spojnice okamžitých poloh letadla při jeho pohybu v třírozměrném prostoru.</p> <p>Z důvodu stanovení tras místo požadovaných trajektorií není možné zjistit, v jaké výšce nad terénem se bude letoun pohybovat kdekoli na stanovené trase v blízkosti letiště. Přitom výška nad terénem je jedním z důležitých zadávaných kritérií při odhadu hladiny hluku v určité zájmové oblasti. Je tedy z podivem, že údaje o výšce letu zde chybí. V dokumentaci je pouze zmíněna minimální výška při letu po okruzích kolem letiště, ale i zde je důležité znát, jakou výšku vzhledem k terénu bude letoun mít při sestupovém manévru.</p> <p>Z mého odhadu se letouny nad obcí Panenské Břežany budou pohybovat ve výšce kolem cca 70 m, pokud beru v úvahu předpoklad dosedu na dráhu dle dokumentace. Pokud ale vyjdu z celkem logického předpokladu, že se piloti budou snažit využít možnosti celé dráhy včetně její prodloužené dráhy a dosednout co nejdříve, protože v případě problémů může být každý metr dobrý (můj odhad je asi 300 až 400m od okraje dráhy včetně její prodloužené části), pak budou ještě nížeji, pro dosednutí z důvodu, že by museli přerušit start. Pak je totiž každý metr dobrý.</p> <p>Závěr k bodu 5 : Z důvodu, že dokumentace nestanovila příletové a odletové trajektorie (uvedla pouze trasy), nesplňuje požadavek MŽP k doplnění v bodě č.2 z roku 2010.</p> <p>Vypořádání posuzovatele s námitkou v bodě 7 :</p> <p>Podmínkou stanoviska EIA jsou stanoveny zásady pro vzlety a přistání.</p> <p>Moje námitky k posudku posuzovatele k bodu 7:</p> <p>- Z informací uvedených v dokumentaci týkajících se zásad pro vzlety a přistání nelze jednoznačně zjistit výšku letounu nad zemí (ani nadmořskou, tak ani skutečnou), což tuto skutečnost posuzovatel ve svých námitkách neřešil a tedy mou námitku nevypovádal.</p>	<p>Podmínkou stanoviska je stanoveno:</p> <p>Postupy po vzlety a přistání budou respektovat následující zásady:</p> <p>vzlet ve směru 28 nesmí být především pro kategorie dopravních letadel, vojenských letadel a vrtulníků realizován v přímém směru; odlet je odkloněný ihned po vzletu o 15° doleva; tento postup eliminuje přelet přes centrální část obce Dolany. Potom letadlo pokračuje kurzem přibližně 270°, jeho řízení přebírá Řízení letového provozu ČR a bude napojeno na odletové tratě z letiště LKPR (kódové označení letiště Ruzyně; dále jen „LKPR“);</p> <p>způsoby provedení vzletu a odletu upravovat podle moderních poznatků o protihlukových postupech;</p> <p>pro obě dráhy publikovat požadavek na standardní úhel stoupání v rozsahu 6-10° a na minimální úhel stoupání 5° pro omezení hluku, stejně jako na LKPR;</p> <p>vzlet ve směru 10 nesmí být veden v celé délce v přímém směru. V tomto přímém směru bude veden pouze v počáteční fázi. Mezi obcemi Panenské Břežany a Baš' z důvodu vyhnutí se zástavbě obce Baš' a Líbeznice následuje zatáčka doleva o 45°, tj. cca 5 300 m od bodu rozjezdu; dráha letu je navržena tak, aby vedla mimo obec Předboj; napojení na tratě LKPR je na stejném principu jako v případě odletů z dráhy 28;</p> <p>pro lety podle přístrojů (Instrument Flight Rules - „IFR“) ve směru RWY 28 realizovat pravidla pro přilet po stejné příletové trati jako pro LKPR a LKKB (LKKB – kódové označení letiště Kbely) až do bodu ERASU (ERASU – radionavigační bod zahájení přiblížení pro LKPR); potom již samostatný postup pro LKVO, který musí být ve vzdálenosti minimálně 5 námořních mil od bodu dotyku již v přímém směru, s úhlem klesání 3° z minimální letové hladiny 2 500 stop nad mořem (cca 450 m nad úrovní letiště); příletová trať na RWY 28 je možná z 3 navigačních bodů IAF SULO, IAF EKROT a IAF PRAHA; z prvních dvou bodů je možné realizovat CDA přiblížení (přiblížení kontinuálním sestupem); směr 10 RWY není vybaven pro přesné přístrojové přiblížení a bude prozatím realizován vektorováním letadla řídicím letového provozu; finální řešení přiblížení bude vytvořeno ve spolupráci s Řízením leteckého provozu České republiky v souvislosti s finalizací standardních příletových tratí na letiště Ruzyně;</p> <p>dle pravidel pro let za viditelnosti („VFR“) přiblížení na LKVO (mimo přímých přiblížení v ose dráhy, tj. s maximální odchylkou $\pm 15^\circ$ od osy dráhy) proběhne tak, že se letadlo zařadí do řídicím určené polohy na okruhu a přistává po definovaném okruhu.</p> <p>Letové výšky malého okruhu musí být dodrženy minimálně 350 m AGL (nad</p>

	<p>zemí) a na velkém okruhu 600 m AGL.</p> <p>Dle těchto postupů po vzlety a přistání velmi dobře určit výšku letounu nad zemí - uvedeny jak úhly stoupání, tak úhly klesání.</p>
<p>8. Dodržení navržených odletových tras bude pro naložené letouny střední kategorie v praxi jen obtížně splnitelné</p> <p>Pokud jde o starty západním směrem (RWY28), bude většina letounů zatáčet až někde nadDolany. Pokud jde o starty východním směrem (RWY 10), pak vidím velice málo pravděpodobné, že se letounům podaří minout Bášť. Udržet letoun v přesném koridoru běhemzátáčky je navíc poměrně dosti náročné a proto je lepší brát dodržování znázorněných tras spíše jako přání předkladatele.</p> <p>Závěr z bodu 6 : Zde se (a také u dalších bodů) ukazuje, že ie velká potřeba provedení zkoušek letadla střední kategorie s protokolárně naloženým letadlem, jehož váha by zodpovídala skutečné vzletové hmotnosti letounu (Váha pasažérů, zavazadel a ostatního nákladu a také váhu paliva ve všech nádržích).</p> <p>Vypořádání posuzovatele s námitkou v bodě 8 :</p> <p>Plnění těchto zásad je nezbytné.</p> <p>Moje námitky k posudku posuzovatele k bodu 8 :</p> <p>- Posuzovatel upřednostnil pouhé přání podpořené výrokem o nezbytnosti a dal tak přednost tomuto výroku před praktickou zkouškou. Je sice hezké konstatování o nezbytnosti dodržení těchto zásad, bez praktické zkoušky však zůstává vše pouze hypotézou.</p>	<p>Stále platí, že pokud nebude možné podmínky stanoviška dodržet, nebude mžné záměr provozovat.</p> <p>Navíc stanovený monitoring hluku umožní monitorovat jakékoli trajektorie a predikovat možné dosažení hlukových limitů s přijetím potřebných opatření.</p>
<p>9. V dokumentaci EIA není zohledněn vliv prodloužení VPD, tedy přesněji řečeno přístavba pojezdové či dojezdové dráhy v jihovýchodní části</p> <p>Ačkoli se v dokumentaci na str. 31 praví, že „Tyto úpravy vyhlášených délek nemají vliv na hlukové a imisní dopady z provozu letadel, jelikož nedojde ke změně bodů zahájení rozjezdu letadla při startu a ani bodu dotyku letadla při přistání jak je popsáno v dokumentaci dále.“, tak v následujícím textu dokumentace na str. 34 popisujícím průběh startu z dráhy 28 je výslovně uvedeno „Odlet z dráhy 28 - zahájení rozjezdu letadla bude posunuto o 300 m východněji oproti dnešnímu stavu, stejně jako bod „odlepení“ letadla “. Na straně 32 a 33 jsou popsány i důvody, proti nimž nemám námitek.</p> <p>Pokud dochází k situaci, že se zdroj hluku přiblíží o 300 m blížeji obcím Panenské Břežany a Klíčany, je zcela nepřijatelné tvrzení, že „tyto úpravy vyhlášených délek nemají vliv na hlukové a imisní dopady z provozu letadel“. Nejbližší zástavba v Panenských Břežanech již bude vzdálena jen 900 m a pokud vezmeme v potaz fakt, že v momentě rozjezdu pracují motory na maximální výkon, nebude možné na tuto vzdálenost tento hluk přeslechnou. Dle mého názoru hluk ze startujícího letadla zcela přehluší veškerý další zdroje hluku v okolí včetně dálnice. Názor, ze kterého tvrzení</p>	<p>V Akustické studii je podrobně popisován vliv prodloužení RWY o dojezdovou dráhu a to jak z hlediska přiblížení k Panenským Břežanům, tak z hlediska dřívějšího dosažení větší výšky při startu z RWY 28. A tyto vlivy zde byly také zapracovány.</p> <p>Navíc stanovený monitoring hluku umožní monitorovat jakékoli změny v souvislosti s vlivem dojezdové dráhy a predikovat možné dosažení hlukových limitů s přijetím potřebných opatření.</p>

zpracovatele, tedy že s měnící se vzdáleností od zdroje hluku o konstantní síle je výsledná vnímaná hladina také konstantní, je naprosto scestná a odporuje základním fyzikálním zákonitostem. Každé malé dítě jistě ví, jaký je rozdíl mezi tím, když na něj někdo křičí silným hlasem ze tří metrů a nebo mu křičí stejně silným hlasem přímo do ucha. Pozn. Pokus doporučuji raději neprovádět!!! Pokud bude v jihovýchodní části ke stávající RWY přistavěna pojezdová dráha (tak nazývaná pro směr 28) a nebo dojezdová dráha (tak nazývaná pro směr 10) o 300m, která v případě startu ve směru 28 bude využívána stejně plnohodnotně, jako RWY, je jasné, že dojde nejen k nárůstu hluku v obcích Panenské Břežany a Klíčany, ale také tím dochází k faktické změně dráhového systému se všemi následnými dopady.

Je velice zajímavá skutečnost, že ve finální zprávě je sice tentokrátě připuštěno posunutí místa vzletu (ne však všude) ale průvodní text o leteckém hluku se již o této změně nezmiňuje a nově přiložená mapa izofon koresponduje s tou původní. Je tedy zcela možné, že hluková studie stále vchází z původní délky RWY o délce 2500m, nezohlednila přiblížení letadel k obcím Panenské Břežany a Klíčany a tedy i hluková mapa nedoznala změny. Užití výrazu „dojezdová dráha“ je matoucí, protože pro účel dojezdu má sloužit pouze pro 20% letadel.

Přístavbou pojezdové/dojezdové dráhy o 300m a tím i přiblížení místa rozjezdu letadel při startu dojde k výraznému navýšení hluku v nejbližších obcích a zpracovatel předkládané dokumentace musí tento fakt do dokumentace EIA promítnout! Doporučuji vzít v úvahu i stávající fyzikální zákony (viz. výše)!!! Rovněž je nutno dále vycházet z faktu, že dochází ke změně dráhového systému se všemi důsledky.

Závěr: Tvrzení, že „úpravy vyhlášených délek nemají vliv na hlukové a imisní dopady z provozu letadel, jelikož nedojde ke změně bodů zahájení rozjezdu letadla při startu“ je zcela lživá!! Má dojít k posunutí místa rozjezdu (ve směru k Pan. Břežanům a Klíčánům) a tím zákonitě musí dojít i nárůstu hluku v těchto obcích. D Vzhledem k výše uvedeným rozporům je nutné prověřit tvrzení, že „aspekty hlukové zátěže v porovnání stávajícího a navrhovaného stavu ve vztahu k délce dráhy byly v hlukové studii v rámci řešených variant zohledněny“ (str.33), protože jiná část vychází z opačného tvrzení a je proto nutné jednoznačně vyloučit podezření, že vlivy po protažení dráhy nabyly zohledněny v hlukové studii. Každopádně je nutno žádat objasnění celé situace !!!!!

Vypořádání posuzovatele s námitkou v bodě 9 :

V dokumentaci EIA byl zohledněn vliv prodloužení VPD o dojezdovou dráhu.

<p>Moje námitky k posudku posuzovatele k bodu 9 :</p> <p>- Posuzovatel zcela ignoroval skutečnost, že si výklad v Dokumentaci rozporuje. Místo rozboru důvodu nejasnosti v Dokumentaci posuzovatel přináší informaci o zohlednění, které ale je stále v rozporu v Dokumentaci, poněvač rozpor v textu posuzovatel nevysvětlil a ani tuto skutečnost neřeší.</p>	
<p>10. Nebyla splněna připomínka č.18 k doplnění - nebyla předložena varianta pro snížení hlukové expozice pod limit 60 dB v Panenských Břežanech.</p> <p>Předkladatel uvádí na str. 249 Dokumentace, že již vlastně toto provedl tím, že vypustil hned v počátku variantu s daleko větším využitím letiště . Námitka se však vztahovala k dokumentaci z r.2010, kde tato maximalistická varianta uvedena nebyla a předkladateli muselo být jasné, že se požadavek na doplnění vztahuje k verzi z r. 2010. Předkladatel oproti verzi z r. 2010 neuvedl žádná další opatření k dosažení zákonem stanoveného hlukového limitu. To, že tuto připomínku předkladatel neakceptoval a neuvedl žádné nové opatření navozuje domněnku, že již není schopen či ochoten takové opatření učinit. Pro druhou variantu - tedy že není ochoten - napovídá to, že opět nenavrhl s výstavbou MÚK na D8, která je nyní oficiální součástí EIA - vybudovat protihlukový zátaras kolem dálnice procházející obcí Panenské Břežany i když synergie obou zdrojů hluku bude značná. Již nyní atakuje hluk z dálnice v části obce limitní hranici. Pokud bude převážná část automobilové dopravy v souvislosti s projektem svedena na tento úsek dálnice a navíc začnou přes tuto část přelétávat letouny ve výšce kolem 70 m, bude situace zasažených obyvatel opravdu svízelná. To potvrzuje i stat' na str. 250 dokumentace : „V části území může docházet ke kumulativním účinkům hluku s ostatními zdroji hluku v území ve vztahu k chráněné obytné zástavbě, a to především s dálnicí D8 a významně zatíženými komunikacemi, a to dominantně v lokalitě Panenských Břežan a Klíčán."</p> <p>Vypořádání posuzovatele s námitkou v bodě 10 :</p> <p>Během procesu EIA byly formulovány a stanoveny takové podmínky (uvedené v návrhu stanoviska EIA), které zajistí plnění ekologických limitů, vč. hlukových a imisních. Nepřekračování hlukových limitů je garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviska. Navržená varianta zajišťuje plnění limitu 60 dB ve dne a 50dBv noci ve všech obcích.</p> <p>Moje námitky k posudku posuzovatele k bodu 10 :</p> <p>- Posuzovatel uvádí v posudku něco jiného, než uvádí Dokumentace, kde se uvádí i konkrétní nemovitosti atakované hlukem, který má být nad limit.</p>	<p>Posudek je povinen navrhnout podmínky pro minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP, které mohou být v rozporu s tvrzením dokumentace.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. nikde nestanoví, že lze aplikovat pouze to, co navrhl zpracovatel dokumentace.</p>
<p>11. Záměr nerespektuje územní plány obcí</p> <p>Územní plány jsou platné, vyznačení území ÚP VÚC PRAŽSKÉHO REGIONU (ÚP</p>	<p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze</p>

<p>VÚC) na kterém se předpokládá výskyt hlukových událostí je ve vztahu k územním plánům pouze informativní. Rovněž je potřeba zdůraznit, že je to vyznačení území, kde se dá předpokládat výskyt hlukových událostí přesahujících 60 dB - tedy přesněji řečeno jednotlivých hlukových událostí o udané hlukové intenzitě rovné či převyšující 60 dB. K poznámce v posledním odstavci str. 264, kdy se uvádí, že : „Současné územní plány dotčených obcí nejsou jednoznačným dogmatem, ale veličinou v čase proměnou, když územní plány jsou měněny jednak na základě společenské potřeby, tak i na základě změn příslušně legislativy, " je nutno podotknout, že i v případě podoby LKVO v posledních letech a hlavně v souvislosti s jeho budoucí podobou je možno totéž říci o samotném LKVO. Tato poznámka tedy postrádá smysl stejně tak, jako následující ze stejného odstavce „ Nelze ale po oznamovateli před zahájením samotného územního řízení požadovat v procesu EIA shodu s něčím, co se teprve v jiném řízení stane samostatným předmětem správního přezkumu. " Proces EIA má objasnit dopad záměru na životní prostředí a je tedy základním předpokladem znát dopředu, zda nový záměr LKVO nekoliduje s již existujícími záměry okolních obcí na využití dotčeného území. Rovněž není jasné, jaký jiný právní přezkum má předkladatel na mysli, protože dopad na životní prostředí řeší pouze proces EIA.</p> <p>Vypořádání posuzovatele s námitkou v bodě 11 :</p> <p>V dokumentaci jsou uvedena vyjádření příslušných stavebních úřadů k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace (dle příl. č. 4, zák. Č. 100/2001 Sb.), nesoulad s územním plánem obce zde uveden není. Zajištění souladu s územním plánem je předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA.</p> <p>Moje námitky k posudku posuzovatele k bodu 11 :</p> <p>- Posuzovatel musí posoudit Záměr ze všech hledisek, tedy i ty, které se budou řešit dle stavebního zákona.</p>	<p>informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Máslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřizín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolínek částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolínek do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolínek částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle §90 zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle stavebního zákona (než autorizace EIA).</p> <p>Územní plán stanovuje funkční využití ploch.</p> <p>Zajištění souladu s územním plánem je předmětem následného procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA (viz stavební zákon). Pokud by záměr nebyl v souladu s územním plánem, potom nemůže být územní rozhodnutí vydáno.</p> <p>Zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu § 90: "Posuzování záměru žadatele</p> <p>V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>12. Popis přibližovacího postupu na dráhu je zcela špatný</p>	<p>V případě, že nebude možné stanovené odletové a příletové postupy realizovat,</p>

<p>Ze stejného směru - tedy od východu - se protínají dvě trasy letadel, které jinak míří na Ruzyně (dráha RW24) a jinak na LKVO (dráha RWY28). Trajektorie letu na LKVO proto nebude odpovídat popsanému postupu, ale bude muset být výškově přizpůsobena trajektorii Ruzyně, neboť příletové postupy pro Ruzyni již byly finalizovány. Pokud jde o vliv této skutečnosti na LKVO, znamená to, že hladina letu bude muset být snížena oproti popsanému postupu, letouny navíc poletí delší dobu vodorovným letem, což má zejména vliv na hluk, který bude vyšší, než při sestupovém letu. Rovněž dojde již pravděpodobně v místě křížících se koridorů ke kumulaci hluku z leteckého provozu, což hluková studie nevzala na vědomí.</p> <p>Závěr : Je nutno podrobně doložit finální postup přiblížení na LKVO v souvislosti s trasou přiblížení na Letiště Ruzyně včetně doložení těchto skutečností do hlukové studie.</p>	<p>záměr nebude možné ani provozovat.</p>
<p>13. Protihluková opatření nejsou „čitelná“</p> <p>Formulace citované v opatřeních k omezení hluku obsahuje příliš nejasných formulací typu stanovený bod, dostatečná výška či moderní postupy. Celý popis těchto opatření je proto nutno konkretizovat bez nejednoznačných formulací!</p>	<p>Podmínky stanoviska jsou dostatečně jednoznačné pro potřeby zák. č. 100/2001 Sb.</p>
<p>14. Nejsou finalizované odletové postupy</p> <p>Je nutné zpracovat finální konstrukci (výpočet) odletových tratí pro obě dvě RWY a následně vše ověřit na letovém simulátoru. Není možno vycházet z předpokladů. Pak je nutno zpracovat hlukové porovnání a dopady na těchto tratích pro obě varianty (přímý let a let korigovaný).</p> <p>Vypořádání posuzovatele s námitkou v bodech 12 -14 :</p> <p>Zde lze odkázat na citaci z dokumentace: "Oznamovatel ve spolupráci s ŘLP ČR s.p. znovu prověřil možnost zpracování výhodnějších variant odletových a příletových trajektorií a provozních postupů a dospěl k názoru, že navržené trajektorie pro přístrojové přilety a odlety jsou neoptimálnější z pohledu hlukových dopadů na obyvatelstvo."</p> <p>Moje námitky k posudku posuzovatele v bodech 12 -14 :</p> <p>- Posuzovatel citaci z Dokumentace nahrazuje vlastní Posudek, čili se s ním ztotožňuje. Protože nejsou v dokumentaci uvedeny trajektorie letů (jsou uvedeny pouze trasy), dá se vysvětlit toto počínání jako nadržování navrhovateli, a nebo se dá vysvětlit tak, že posuzovatel zatajil jiné zdroje informací, ze kterých čerpal ve Vypořádání, a které však nebyly poskytnuty k dispozici pro veřejnost v rámci procesu EIA. Obojí je v rozporu se Zákonem!</p>	<p>V případě, že nebude možné stanovené odletové a příletové postupy realizovat, záměr nebude možné ani provozovat.</p>
<p>15. Posuzování hluku jen podle ekvivalentní hladiny zde není vhodné</p> <p>Pokud je zdroj hluku příliš blízko objektu ochrany (člověk), pak již není vhodné vycházet při posuzování hluku jen z ekvivalentní hladiny, ale též z maximální hladiny</p>	<p>Posuzování hluku podle ekvivalentní hladiny je v procesu EIA jediné možné.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů</p>

<p>hlukové události. Panenské Břežany, Klíčany a Dolany jsou zcela či téměř v ose letiště a hlukové události budou zde přesahovat hladinu 100 dB. Zde již přímo hrozí poškození sluchu!</p> <p>Pozn. Metoda posuzování hluku podle ekvivalentní hladiny zastírá skutečné jednotlivé hlukové události pokud jde o jejich intenzitu, protože je to průměrkovaná hodnota. Pokud by např. došlo k výstřelu z pistole vedle ušního aparátu, dle posuzování dle ekvivalentní hladiny může být vše v limitech, ale ušní aparát bude trvale poškozen.</p> <p>Závěr : Je nutné vzít v úvahu i maximální hladiny hlukových událostí a promítnout je do hlukových studií!!!</p> <p>Vypořádání posuzovatele s námitkou v bodě 15 :</p> <p>Dle národních hygienických předpisů nelze vyhodnotit jiné než ekvivaletní hladiny hluku.</p> <p>Moje námitky k posudku posuzovatele k bodu 15 :</p> <p>- Pokud nelze brát dle hygienických předpisů v potaz blízkost zdroje hluku, i když je nesporné, že hrozí při byť krátkodobé expozice hluku o velké intenzitě (tak jako u zbraní), je nutno postupovat v duchu předběžné opatrnosti. Tedy záměr zamítnout.</p>	<p>na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p>
<p>16. Hluk z motorové zkoušky končí na plotech a domech (tedy také na RD)</p> <p>Bylo zjištěno, že při výpočtu šíření hluku od motorové stojánky a útlumu tohoto zvuku, byl použit pro útlum špatný koeficient. Je nutné šíření hluku přepočítat. Při pohledu na hlukovou mapu budoucí motorové zkoušky je patrné, že zvuk se po okrajích definitivně ztrácí na plotech a domech. Nemyslím si, že je žádoucí, aby soukromé stavby sloužili provozovateli letiště jako protihlukový zátaras. Jedná se zejména o Odolenou Vodu, Máslovce a Postřižín.</p> <p>Vypořádání posuzovatele s námitkou v bodě 16 :</p> <p>Jedná se o ekvivaletní hladinu okolo 35 dB, tedy extrémně podlimitní.</p> <p>Moje námitky k posudku posuzovatele k bodu 16 :</p> <p>- Posuzovatel zcela ignoroval mou námitku na nesprávně použitý koeficient pro útlum. Posuzovatel se s mou výtkou tedy nevypořádal.</p>	<p>V Akustické studii motorové stojánky byly použity odpovídající koeficienty pro odrazivé a pohltivé povrchy.</p> <p>Během provozu záměru bude navíc i tento hluk podléhat monitoringu hluku, v případě zjištění významných vlivů, bude možné provést následná opatření pro snížení tohoto vlivu.</p> <p>Kromě toho v této akustické studii nebyl zohledněn protihlukový val, uložený podmínkami stanoviska, takže skutečný vliv bude ještě podstatně menší.</p>
<p>17. Zjišťovacích měření byly bez účasti protokolárně naložených letadel</p> <p>Z dokumentace vyplývá, že výpočet předpokládaných ploch zasažených hlukem z leteckého provozu LKVO bylo prováděno pomocí programu Cadna, do kterého mimo jiné byly jako vstupní data zadávány jednak hodnoty o hluku letadel z již existující databáze, údaje z letadel, která nebyly v databázi, byly doplněny a navíc bylo užito sběru dat získaných z provozu letiště Vodochody a Ruzyně. Je pravděpodobné, že výsledky byly zkresleny skutečností, že letouny kategorie C použité ke sběru dat neměly skutečnou vzletovou hmotnost. Z dokumentace (např. z hlukové mapy) je přitom patrné, že záměr předpokládá letecký provoz nad územím, které je dle platných</p>	<p>Stále platí, že Provedení letových simulací s plně zatíženými dopravními letadly je plně řešeno použitým výpočtovým programem Cadna A s implementací ECAC Doc. 29, která obsahuje uvedené údaje pro všechny reálné situace na základě statisticky reprezentativního měření.</p> <p>Navíc stanovený monitoring hluku umožní monitorovat jakékoli změny v souvislosti s vlivem záměru a predikovat možné dosažení hlukových limitů s přijetím potřebných opatření.</p>

<p>územních plánů určeno k bydlení. Doporučuji MŽP z důvodu předcházení budoucích možných sporů vyžadovat na předkladateli dokumentace provedení plošného měření hluku v oblastech, kde lze předpokládat zvýšený hluk z leteckého provozu na LKVO. Je nutné, aby jako zdroj hluku při měření bylo použito dopravní letadlo kategorie C (tvoří největší podíl předpokládaném provozu LKVO), které by bylo protokolárně naloženo a nákladový prostor zapečetěn. V případě obcí, které jsou na odletových trasách, by měla zátěž kopírovat váhu cestujících, váhu jejich zavazadel a také váhu paliva. Veškerá proběhlá měření, která byla navíc prováděna jen v okruhu letiště, sbírala údaje o hluku letadla, které nemělo náklad. Z tohoto důvodu nelze přijmout výstupy z dosud proběhlých měření, které nebyly založeny na sběru dat protokolárně naloženého letadla představující skutečnou vzletovou hmotnost letounu - tedy váhu letadla, váhu pasažérů, váhu nákladu a váhu paliva.</p> <p>Závěr k bodu 17 : Z důvodu velmi patrného rozdílu zasažené oblastí hlukem z leteckého provozu ve srovnání s letištěm Ruzyně, vyslovuji velkou pochybnost v jejich správném stanovení.</p> <p>Vypořádání posuzovatele s námitkou v bodě 17 :</p> <p>Požadovaně provedení modelové zkoušky provozu s plně naloženými letadly odpovídajícího typu a stáří za různých provozních podmínek je:</p> <p>a) plně obsaženo v Akustické studii leteckého provozu, zpracované dle metodiky ECAC Doc. 29, která rozděluje letadla do řady kategorií civilních letadel, vrtulníků a vojenských letadel. Tato metodika obsahuje hlukové parametry pro uvedené kategorie a jednotlivé typy pohybů (včetně pohybů po zemi, brždění zpětným tahem a provozem jednotek APU) na základě statisticky významného počtu měření hluku. Tato metoda je v souladu s vyhl. č. 523/2006 Sb. a Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES. V akustické studii bylo využito výsledků rozsáhlých a velmi přesných měření leteckého hluku (vč. měření jednotlivých hlukových událostí) z let 2004 a 2006 - 2009 v okolí letiště Praha Ruzyně. Shoda měřených a vypočtených dat pomocí metodiky ECAC se pohybovala v pásmu 0 až 2,7 dB, s vysokou převahou (78,6 %) hodnot odchylek rovných nebo nižších než ± 2 dB. Shoda je tedy velmi uspokojivá a potvrzuje se jí tak věrohodnost použité výpočtové metodiky a numerického modelu sestaveného v programu CADNA A (modul FLG) k výpočtům hluku z leteckého provozu. Zároveň se potvrzuje velikost nejistoty numerického odhadu v pásmu $\pm 2,0$ dB. Uvedené potvrzení věrohodnosti výpočtů programu CADNA A k výpočtu hluku z leteckého provozu lze s jistotou přenést i na podmínky v jiných letech, či na jinou lokalitu. Další posouzení bylo provedeno pomocí programu INM, který využívá údaje o konkrétních typech letadel s velmi dobrou shodou. Akustická studie je zpracována správnou metodikou pro výpočet vlivů hluku z leteckého provozu, jak mj. i dokládá</p>	<p>V případě, že nebude možné stanovené odletové a příletové postupy realizovat, záměr nebude možné ani provozovat. Jedná se o riziko oznamovatele.</p> <p>Nízkofrekvenční zvuk bude předmětem měření stanoveného monitoringu hluku, který umožní monitorovat frekvence zvuku, které se podílejí na hlukové zátěži v souvislosti s vlivem záměru a predikovat možné dosažení hlukových limitů s přijetím potřebných opatření.</p>
---	---

<p>oponentní zpráva, kterou MŽP objednalo na hluk z leteckého provozu specializované firmy Eurocontrol Brusel</p> <p>b) náplní monitoringu hluku, který bude měřit jednotlivé hlukové události reálných letadel využívajících letiště Vodochody a bude mít výstup do predikčního modelu hlukové zátěže v okolí letiště, aby bylo možné porovnávat naměřená data s modelovými a následně aby byly možnosti kontroly dodržování celého OHP a také limitních hodnot u chráněné obytné zástavby, musí umožnit modelovat organizační a technická opatření pro plnění hlukových limitů a minimalizaci vlivů hluku a to s min. ročním předstihem. Rozdíl mezi letištěm Ruzyně a Vodochody je primárně v několikanásobně větší intenzitě pohybů.</p> <p>Moje námitky k posudku posuzovatele k bodu 17 :</p> <p>- Výše uvedený program Cadna podchycuje zvukové projevy jednotlivých typů letadel v různých fázích letu (pozn. bez ohledu na použitý typ motorů). Neřeší ale proveditelnost popsáných manévru. Tím se nezabývá.</p> <p>17b. „Zlehčování“ možného výskytu nízkofrekvenčního hluku Velmi specifické vlastnosti jak z hlediska šíření, tak i z hlediska účinků a individuálních rozdílů ve vnímavosti má hluk o nízkých frekvencích < 100 Hz." Pak je uvedena informace, že „Letadla mohou být zdrojem tohoto hluku při přistávání za použití reverzu (obraceče tahu), což však není případ běžného provozu na civilních letištích". Lze se dočíst, že „brzdění reverzací tahu bude minimalizováno, s výjimkou případů, kdy je to nutné z bezpečnostních důvodů".</p> <p>K těmto poněkud rozporuplných sdělení jen doplním, že pokud bude přistání probíhat za ideálních podmínek, pak je možné reverz vynechat. Jinak však je použití reverzu zcela na rozhodnutí pilota, který zodpovídá za cestující i za letadlo a použití reverzu je tedy zcela běžnou metodou u dopravních letadel - tedy součástí i civilních letišť. Použití reverzu je zcela v rukou pilota a ne v rukou předkladatele, jak by se čtenáři dokumentace mohlo zdát.</p> <p>Vypořádání posuzovatele s námitkou v bodě 17b : Nízkofrekvenční hluk připadá v úvahu pouze v některých případech použití zpětného tahu, který je sám o sobě minimalizován a omezen na pozemní operace. Vzhledem k malé četnosti a vzdálenosti by se uvedený jev neměl významně projevit.</p> <p>Moje námitky k posudku posuzovatele k bodu 17b : - Odvolávání se na malou četnost (to je spekulace) a vzdálenost (pokaždé je jiná dle použití dráhy) neomlouvá nepřítomnost posouzení tohoto hluku.</p>	
<p>18. Opět nedostatečně deklarovaný záměr napojením letiště na dálnici D8.</p>	<p>MÚK Odolena Voda na D8 je součástí záměru a podmínkou stanoviska EIA, jeho</p>

<p>Pokud MÚK zahrnuto v záměru je, pak zde chybí doložení předběžného souhlasu ŘSD s napojením na dálnici D8 a stanovené požadavky na jeho realizaci včetně jeho financování. Mám pochybnost, zda by v případě sjezdu nebyl problém v dodržení předepsaných minimálních vzdáleností (odstupů) mezi jednotlivými dálničními exity. Dle svého zjištění MKÚ nesplňuje podmínky ČSN a to včetně výjimek.</p> <p>Závěr k bodu 18 : Pokud je MKÚ součástí záměru, pak je nutno započítat i vliv generované dopravy, která přímo nesouvisí se záměrem LKVO včetně všech dopadů na to navázaných. Rovněž tak je nutno přeprocovat posouzení hluku ze stavby, protože vzácnost od nejbližší obydlené zástavby se snížila z 800m na 200m!!!</p> <p>Vypořádání posuzovatele s námitkou v bodě 18 : Napojení na dálnici D8 je součástí uvažovaného záměru jako IO 01. Navíc je podmínkou návrhu stanoviska podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál zprovozněním přivaděče od D8. Souhlas ŘSD a mnoho dalších dokumentuje potřeba ve fázi územního rozhodnutí.</p> <p>Moje námitky k posudku posuzovatele k bodu 18 : MÚK na D8 není na rozdíl od názoru autora posudku součástí dokumentace EIA. Ta neobsahuje:</p> <p>a) Rozptylovou studii znečištění ovzduší pro výstavbu MÚK na D8 Dokumentace „P_16_RS_Výstavba“ srpen 2010 řeší rozptylovou studii jen pro výstavbu letiště. Pro MÚK na D8 není řešena. Dokumentace „P_21_RS-Etapa výstavby“ červenec 2011 řeší rozptylovou studii jen pro výstavbu letiště. Pro výstavbu MÚK na D8 není řešena.</p> <p>b) Přírodovědný průzkum pro MÚK na D8 Dokumentace „P_15_Zoologický průzkum“ červen 2010 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen. Dokumentace „P_18_Aktualizovaný zoologický průzkum“ červenec 2011 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen.</p> <p>c) Dendrologický průzkum a ocenění dřevin pro MÚK na D8 Dokumentace „P_14_Botanický průzkum“ červen 2010 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen.</p> <p>d) Korozní průzkum pro MÚK na D8 Korozivní agresivita, bludné proudy nejsou pro MÚK na D8 v žádné dokumentaci řešeny.</p> <p>e) Projekt odpadového hospodářství pro MÚK na D8 Projekt odpadového hospodářství přestavby MÚK na D8 není řešen. Není řešeno:</p>	<p>realizace je věcí oznamovatele, nikoli ŘSD. Navíc je podmínkou návrhu stanoviska podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál zprovozněním přivaděče od D8. Mj. je tato MÚK veřejně prospěšnou stavbou podle ZÚR Středočeského kraje.</p> <p>Co se týká souladu s ČSN, tak se nejedná se o problém vlivů na životní prostředí, ale o problém technický. Technická norma není obecně závazný právní předpis. Proces EIA nemá žádné nástroje ke zkoumání detailního souladu nebo nesouladu s technickými normami nebo předjímat vydání nebo nevydání výjimky z technické normy. To bude předmětem navazujících správních řízení např. dle stavebního zákona, takže obavy, že by se něco zanedbalo nebo opomělo jsou zbytečné. Proces EIA není ani vybaven příslušně autorizovanými osobami pro konkrétní technickou oblast (těmi je např. vybavena společnost, která zpracovala Dopravně inženýrskou studii).</p> <p>Proto je uloženo podmínkou, že nelze provést kolaudaci terminálu bez zprovoznění MÚK Odolená Voda, jinými slovy záměr letiště Vodochody nelze uvést do provozu bez dopravního napojení na D8. Jinou možnost proces EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. nemá.</p> <p>Správně je ve vyjádření konstatováno, že souhlas ŘSD je potřeba ve fázi územního rozhodnutí.</p> <p>Výstavba MÚK nepatří mezi vyjmenované zdroje znečištění ovzduší dle zák. č. 200/2012 Sb., o ochraně ovzduší a rozptylovou studii nevyžaduje.</p> <p>Součástí dokumentace je Rozptylové studie, která ve variantě 6 – celkové příspěvky zdrojů AERO Vodochody a Letiště Vodochody včetně celkové dopravy na nejbližší komunikační síti v roce 2015 s přivaděčem hodnotí i vlivy MÚK na D8 z hlediska bilance emisí a z nich vyplývajících imisních příspěvků.</p> <p>Stavba je uvažována na silničních pozemcích (vozovka, příkop a zářez D8 a vozovka a příkop silnice 3. tř.) a na orné půdě. Biotopy, významné potravní niky ani rozmnožiště významných druhů živočichů se na těchto plochách nepředpokládají. Podrobný zoologický průzkum bude proveden v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí na tuto stavbu po upřesnění jejích technických parametrů.</p> <p>Stavba je uvažována na silničních pozemcích (vozovka, příkop a zářez D8 a vozovka a příkop silnice 3. tř.) a na orné půdě. Biotopy významných druhů rostlin se na těchto plochách nepředpokládají. Podrobný botanický a dendrologický průzkum bude proveden v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí na tuto stavbu po upřesnění jejích technických parametrů.</p> <p>Korozní průzkum není předmětem procesu EIA. Tento průzkum je podstatný pro zakládání staveb, nikoli pro hodnocení vlivů na ŽP.</p> <p>Projekt odpadového hospodářství není předmětem procesu EIA, ale samostatného</p>
---	--

<ul style="list-style-type: none"> - Odpady v průběhu výstavby MÚK na D8 - Druh a kategorizace odpadů z výstavby MÚK na D8 - Způsoby využití a zneškodňování odpadů MÚK na D8 - Minimalizace dopadů na prostředí v důsledku tvorby odpadů MÚK na D8 - Možnosti zneškodňování odpadů MÚK na D8 <p>f) Výkresovou dokumentaci pro MÚK na D8 Výkresová dokumentace neobsahuje přehlednou situaci, Komunikační objekty, Charakteristické příčné řezy, Podélný profil radiály, Podélné profily připojovacích pruhů. Výkresová dokumentace obsahuje ve složce „P_4_Situace stavby - P 4. 3. Napojení na D8" jen Koordinační situaci M 1:1000.</p> <p>- Poznámka o podmíněném vydání kolaudačního rozhodnutí na odbavovací terminál je tedy zcela scestný.</p>	<p>procesu dle zák. o odpadech. Odpady, která budou vznikat na MÚK (např. uliční smetky, odpady z údržby zeleně) jsou zahrnuty v bilancích odpadů uvažovaného záměru v tomto procesu EIA. Uváděné výkresy budou náplní následujících technických projektů (DÚR, DSP, DPS apod.), pro proces EIA nejsou potřeba. Proces EIA nevyžaduje řešení odvodnění MÚK Odolena Voda ve variantách. Odvodnění včetně všech detailů bude muset být provedeno podle příslušných technických norem v rámci dalších stupňů projektové dokumentace. Bilance dešťových vod je uvedena v dokumentaci EIA na str. 269. MÚK na D8 je v rámci dokumentace řešena dostatečně. Detailní protihluková opatření budou předmětem další projektové dokumentace.</p>
<p>19. Záměr výstavby nepreferuje prvořadé vybudování MÚK na D8 a tím nevyužívá v plné míře možnosti ochrany obyvatel před nepříznivými vlivy výstavby. Tento bod navazuje na předchozí. Pokud je pevně MÚK zakotveno do projektu (nikde se to nepíše), pak je zcela přirozené jeho prvořadé zprovoznění před začátkem všech ostatních prací z důvodu co nejmenšího zatížení obcí hlukem a imisemi spojené se samotnou další výstavbou. Prvořadé vybudování by rovněž umožnilo automobilům jedoucím z Odolene Vody do Prahy (i zpět) vyhnout se silnici zvané „stará teplická" a tím i místům stavby. Pokud je sjezd součástí záměru (což není jasné), není v případě etap výstavby preferované prvořadé vybudování MÚK na D8 a tedy není využita možnost na co možná maximální ochranu obyvatel před nepříznivými účinky výstavby a zároveň nesplňuje obecný požadavek na zajištění co nejplynulejší dopravy.</p> <p>Vypořádání posuzovatele s námitkou v bodě 19 : Sjezd je součástí záměru jako IO 01. Měl by být realizován jako jeden z prvních IO.</p> <p>Moje námitky k posudku posuzovatele k bodu 19: - Pro tvrzení posudkáře jsem nenašel v Dokumentaci nikde oporu. Nabízí se tedy otázka, z čeho vycházel názor posuzovatele a jestli nedošlo k nadržování předkladateli či zatajování podkladů, se kterými veřejnost měla být v rámci EIA seznámena.</p>	<p>MÚK je součástí záměru jako IO 01. Měla by být realizována v předstihu. Její zprovoznění je uloženo jako podmínka pro kolaudaci terminálu.</p>
<p>21a. V záměru chybí výstavba protihlukového zátarasu od D8 v obci Panenské Břežany. V záměru chybí jakýkoli náznak technického řešení, které by eliminovalo nárůst hluku z D8, na níž má být odvedena většina automobilové dopravy z LKVO. Dálnice prochází obytnou zónou Panenských Břežan a je nyní naprosto nedostatečně „odhlučněna" dřevěnými zátarasy. Hluk nyní dosahuje v této části obce horní hranice hygienických</p>	<p>Akustická studie silniční dopravy nesignalizuje překročení hlukových limitů. Ovšem součástí DÚR bude podrobnější Akustická studie, ze které mohou vyplynout požadavky na řešení protihlukové ochrany.</p>

<p>limitů a v případě realizace záměru se dá předpokládat jejich překročení. Chybí zde jakékoli řešení v případě překročení hlukových limitů a jejich financování či závazné stanovisko ŘSD v této věci.</p> <p>Vypořádání posuzovatele s námitkou v bodě 21a : Bude řešeno v rámci DÚR na fO 01 Napojení na D8.</p> <p>Moje námitky k posudku posuzovatele k bodu 21a : - Pokud je MÚK součástí Záměru (viz výše uvedené pochybnosti), musí být řešení součástí Dokumentace!!!</p>	
<p>22. Záměr sníží cenu nemovitostí, které souvisí s bydlením Záměr nepochybně sníží cenu nemovitostí důvodu tím, že značně zhorší životní podmínky pro život v okolních obcích. Na straně 212 je možnost dočíst „Pro objektivitu je však nutné upozornit, že dle přílohy č.21 k vyhlášce č. 3/2008 Sb. Se zohledňuje úprava snížení základních cen pozemků o 10%, respektive až do 25% u nemovitosti, pokud jsou situovány v ochranném hlukovém pásmu." Kdo by chtěl bydlet vedle hlučného souseda? Již nyní se zastavil příliv investorů a trh se prakticky v okolní oblasti zastavil z důvodu nejistoty, která je se záměrem spojená. Dále v textu se spekuluje, cituji „Na stranu druhou však nelze ani vyloučit postupné navyšování cen nemovitostí v důsledku zatraktivnění lokality a zkvalitnění infrastruktury." Není zde uvedeno, jaké zkvalitnění infrastruktury má předkladatel na mysli, když není ten, kdo by ji financoval. Investoři v oblasti obytné výstavby to nebudou a předkladatel záměru také ne. Jestli je za tu infrastrukturu považováno MÚK na D8 tak bych rád upozornil, že není toto křížení pevně zakotveno v projektu a hlavně že je to především opatření spojené s eliminací nepříznivého dopadu dopravy záměrem předkladatele.</p> <p>Vypořádání posuzovatele s námitkou v bodě 22 : Posouzení vlivu záměru na hmotný majetek je provedeno dostatečně pro potřeby procesu EIA. Kompenzace změny tržní hodnoty pozemků a staveb v případě, kdy nedochází k překročení limitů ŽP, není předmětem procesu EIA. V případě vyhlášení OHP a vzniku majetkové újmy v jeho důsledku, lze očekávat vyrovnání na základě platné legislativy.</p> <p>Moje námitky k posudku posuzovatele k bodu 22 : - Opět lze namítnout to, že je nutno posoudit Záměr ze všech hledisek.</p>	<p>Podle zák. č. 100/2001 Sb. se posuzují vlivy záměru na životní prostředí a stanoví se podmínky k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů. Oceňování nemovitostí za situace, kdy jsou plněny ekologické limity není náplní procesu EIA.</p>
<p>21b. Provedené měření znečištění ovzduší je zcela nedostatečné. Z dokumentace vyplývá, že proběhlo skutečné měření na třech místech v měsíci květnu, kdy většinou panují ideální rozptylové podmínky. Mimo letiště proběhlo měření dále na 2 místech - Dolany a Panenské Břežany - a to vždy po dvou dnech. Letiště však má být</p>	<p>Z hlediska vlivů na ovzduší byly zpracovány podrobné rozptylové studie a vyhodnocen vliv imisního zatížení záměru na lidské zdraví. Vzhledem k poměrně malým imisním příspěvkům záměru vč. navazující dopravy byly tyto vlivy vyhodnoceny jako zanedbatelné.</p>

provazováno celoročně - tedy i v měsících, které rozhodně nelze označit co do rozptylových podmínek za ideální. Vzhledem k tomu, že se letiště této kategorie nelze již dle mého názoru považovat za zanedbatelné z hlediska emisního přínosu a tento zdroj má působit celoročně, je proto zcela nedostatečný výše uvedený způsob měření. Rovněž chybí popis měření částic menších jak PM10 (tedy PM5 a PM2,5). V okolí se nacházejí chemické závody a právě kombinace nejmenších částic ze spalín a látek z chemické výroby tvoří velmi nebezpečnou kombinaci. Pokud nebude provedeno dlouhodobé měření nyní (tedy před zahájením provozu) nebude možno po případném měření v době ostrého provozu na LKVO zkonfrontovat výsledky obou měření a zhodnotit tak skutečný nárůst množství těchto částic vlivem činnosti LKVO. Nebude tedy možno zhodnotit skutečný přínos nebezpečných látek tímto záměrem. Měření by rozhodně mělo proběhnout celoročně a zahrnovat širší okolí LKVO.

Další připomínky viz. připomínky města Kralupy n/V - právní stanovisko AK Petržilek.

Vypořádání posuzovatele s námitkou v bodě 21b :

Od 1.12.2012 je při hodnocení úrovní znečištění v předmětné lokalitě uloženo vycházet z map úrovní znečištění konstruovaných v síti 1x1 km, které obsahují v každém čtverci hodnotu klouzavého průměru koncentrace pro všechny znečišťující látky za předchozích 5 kalendářních let, které mají stanoven roční imisní limit. Viz vyhl. č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, Příl. č. 15. Imisní limity jsou stanoveny zák. č. 201/2012, o znečišťování ovzduší, např. PM10 mají stanoven limit 40 µg.m-3 pro roční průměr. Nově mají stanoven imisní limit částice PM2,5 25 µg.m-3 pro roční průměr. Přestože v době zpracování dokumentace neměly PM2,5 stanoven imisní limit, lze dobře uvažovat, že max. teoretický možný příspěvek v ukazateli roční koncentrace PM10 a PM2,5 v důsledku provozu Letiště Vodochody a závodu AERO Vodochody v roce 2015 - s přiváděčem (varianta 6) se budou pohybovat do 0,460 µg.m-3 ve výpočtové síti a do 0,127 µg.m-3 u bodů mimo výpočtovou síť (zastavěné území). A to za teoreticky nejneprůzračnějšího předpokladu, že podíl PM2,5/PM10 = 1. Stávající znečištění v blasti letiště Vodochody se pohybuje okolo 26,9 µg.m-3 u PM10 a 16,4 µg.m-3 u PM2,5. Příspěvek záměru zahrnuje emise ze všech pozemních a vzdušných operací letadel (vč. okružových letů), čerpání a skladování PHM, emise z vytápění budov, emise z pozemní automobilové dopravy záměru a v souvislosti se záměrem vč. emise z nového přiváděče z DB a emise z parkovišť. Uvedené údaje potvrzují konstatování dokumentace, že příspěvky záměru budou velmi malé a nepovedou k překročení imisních limitů. Vzhledem ke změnám v legislativě je podmínkou návrhu stanoviska EIA uloženo:

- v rámci další projektové přípravy záměru bude zpracována detailní rozptylová studie v souladu s požadavky vyhl. č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím

Pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku – PM10 v roční koncentraci bylo pozadí uvažováno v koncentraci = 31 µg.m-3, max. vliv záměru byl zjištěn v koncentraci = 0,009 - 0,127 µg.m-3.

Zpracování rozptylové studie podle aktualizované legislativy je nezbytné pro povolení umístění zdroje znečištění ovzduší - tedy pro fázi územního rozhodnutí podle stavebního zákona. Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. žádný zdroj znečištění ovzduší nepovoluje, nemá k tomu žádné oprávnění.

Je uloženo podmínkou stanoviska:

- v rámci další projektové přípravy záměru bude zpracována detailní rozptylová studie v souladu s požadavky vyhl. č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, Příl. č. 15

Aktualizovaná legislativa ochrany ovzduší vyžaduje stejné emisní faktory a stejné metody výpočtu rozptylu emisí jako jsou ty, které byly použité v rámci zpracované dokumentace EIA. Výpočet imisních koncentrací ze zdrojů záměru tedy bude zcela totožný podle staré i nové legislativy.

Nové je pouze to, že dříve bylo možné stanovit imisní pozadí (stávající znečištění ovzduší bez ohledu na realizaci záměru) na základě úvahy zpracovatele - např. z různých měření apod. Nově je nezbytné hodnotu stávajícího znečištění ovzduší čerpat z pětiletých klouzavých průměrů, které zveřejňuje MŽP pro celou ČR. V posudku je podrobně dokladováno, že výsledkem tohoto postupu bude spíše nižší zatížení ovzduší než bylo zjištěno v dokumentaci EIA dle staré legislativy.

Dále je nově stanoven postup pro případ, že by bylo signalizováno překročení imisních limitů (ve formě kompenzačních opatření). To podle staré legislativy možné nebylo.

Zpracování nové rozptylové nijak nezmění závěry procesu EIA. Vlivy na ovzduší ve formě imisí budou stejné.

Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném svém ustanovení nestanovuje, že mohou být ukládány pouze připomínky, k jejichž výsledku se může vyjádřit veřejnost. Kromě toho tato studie bude součástí dokumentací dle stavebního zákona a veřejnosti bude přístupná v režimu tohoto zákona.

Projekt kontinuálního monitoringu kvality ovzduší v areálu letiště Vodochody byl již obsažen v opatřeních dokumentace, ale bez ohledu na to může být uložen podmínkou stanoviska.

<p>zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší. Příl. č. 15.</p> <p>Dále je podmínkou návrhu stanoviska uloženo realizovat monitoring znečištění ovzduší:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v rámci další projektové přípravy záměru ve spolupráci s ČHMÚ rozpracovat projekt kontinuálního monitoringu kvality ovzduší v areálu letiště Vodochody a to tak, aby tento monitoring byl zahájen s dostatečným předstihem před zahájením provozu letiště Vodochody <p>Moje námitky k posudku posuzovatele k bodu 21b :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opět kritizují zasahování do záměru v Dokumentaci. - Připustit v rámci EIA nějaké další dodatečné rozpracování monitoringu nepřipadá v úvahu z důvodu, že by se nebyla možná k takovému monitoringu již veřejnost vyjádřit. To je možné jen v případě procesu EIA. 	
<p>22. Zpracovatel se nevypořádal z bodem č.2 - nedokázal jednoznačně doložit splnění hlukových limitů uváděných ve vlastních hlukových studiích, i když dle svého vyjádření započítal nejistotu 3 dB.</p> <p>Pochybnosti panující z výpočtu hlukových map jsou tímto ještě silnější, neboť předkladatel dle doložené dokumentace dokladuje, že nemůže jednoznačně doložit splnění hlukových limitů. Za nejdůležitější opatření proti hluku vidí předkladatel ve vyhlášení ochranného hlukového pásma, jehož součástí je v oblasti významného obtěžování hlukem nepovolovat výstavbu RD - tzn. nepovolovat vše, kdy je nutné žádat stavební povolení a je to spojeno s bydlením. Navržené opatření sice nepopisuje přímo vytěsnění či nucený odsun obyvatel s oblasti významného obtěžování hlukem (v případě Báště, Panenských Břežan a Dolan 75% obyvatel) ale zamezením výstavby a rekonstrukcí by bylo dosaženo stejného efektu. Je nutno podotknout, že i na rekonstrukci stávající výstavby na 90% prací je nutno mít stavební povolení. Prakticky by vyhlášení hlukového pásma a s tím spojených protihlukových opatření znamenalo okamžité zastavení rozvoje těchto obcí a počátek postupné devastace staveb a následné vyhlidnění. V postatě by to znamenalo likvidaci těchto obcí. Pokud za pár desetiletí nebude např. v Panenských Břežanech obyvatelného domu, nebude ani obyvatel. Nezbývá nic jiného, než položit otázku, pro koho by pak byly určeny „odpustky“ od LKVO. No, nejspíš by se ušetřilo,</p> <p>Vypořádání posuzovatele s námitkou v bodě 22 :</p> <p>Jednoznačné plnění limitů lze prokázat pouze reálným měřením reálného provozu. K tomu je stanoven monitoring hluku s výstupem do predikčního modelu.</p> <p>Moje námitky k posudku posuzovatele k bodu 22b :</p>	<p>Proces EIA posuzuje veřejné letiště s plánováním pohybů.</p> <p>Predikční model by měl opodstatnění i v případě popisovaném ve vyjádření - čas odletu a příletu a typ letounu nejsou podstatné, podstatné jsou způsobené hladiny hluku a při přiblížení k hlukovým limitům lze i v této situaci realizovat opatření.</p>

<p>- LKVO je letiště neveřejné a může - pokud bude chtít - odbavovat jen nepravidelné lety. V takovém případě nemá predikční model opodstatnění. EUC se zabýval pouze plánovanými lety, kde je znám čas odletu a příletu i typ letounu dopředu.</p>	
<p>Monitoring hluku 23. Počet navrhovaných měřicích stanovišť je nedostatečný. Opět nebyl akceptován požadavek na zvýšení počtu a jejich rozmístění v oblasti kolem letiště. Uváděné rozmístění nezaručuje stálou kontrolu dodržování limitní hodnoty 60 dB na hranici navrhovatelem uvažovaného OHP. Pro srovnání uvádím, že letiště Ruzyně má 14 monitorovacích stanic. Pokud jde o obydlené zóny, kde limitní izofona protíná tyto zóny, je nutné vyžadovat kontrolu - tedy měření - po obou okrajích této izofony. Stejně je to řešeno v případě vztahu letiště Ruzyně a obcí Horoměřice, kdy osa přelétávajících letadel prochází středem této obce. Horoměřice jsou však od dráhy vzdáleny 5 km a Panenské Břežany jen 900 m.</p> <p>Vypořádání posuzovatele s námitkou v bodě 23 : V rámci podmínek návrhu stanoviska je doplněna další měřicí stanice v souvislosti s doporučením Přezkoumání akustického posouzení (Eurocontrol, Brusel) na celkový počet 4. Další stanice pak bude mobilní.</p>	<p>Monitoring hluku je hlavní podmínkou pro plnění hlukových limitů. Vlivy hluku primárně souvisí s počtem pohybů proudových letadel. Měření hluku v prostorech mimo osu přistávací dráhy bude plně a dostatečně pokryto mobilním měřením hladin hluku s výstupem do výpočtového modulu monitoringu. Předpokládané rozmístění stacionárních stanic je následující: - Jižní okrajová zástavba obce Panenské Břežany (měřicí kontrolní bod musí být situován s ohledem na hluk z D8) - Jižní okrajová zástavba (pravý břeh Vltavy) obce Zlončice - Západní okraj obce Bašť - další stanice pro monitorování hluku na východní straně letiště, která bude brát v úvahu rozdělení přepravy, když bude v provozu RWY10 - Jeden mobilní bod, který by byl nasazován do sporných prostorů, případně kde by docházelo ke stížnostem. Stanice jsou navrženy v místech s předpokládaným největším působením vlivů hluku. Monitoring bude vybaven mobilní stanicí, výpočtovým modulem a predikčním modulem.</p>
<p>24. Navržený způsob není nestranný, nezaručuje objektivnost způsobu měření, zpracování dat a ochranu těchto dat před manipulací Dále je nutno uvést, že navržený systém a popsany způsob opatření v souvislosti s jeho činností nezaručuje jeho nezávislost na provozovateli a tudíž objektivnost údajů z něho pořizovaných. Pro srovnání lze opět uvést letiště Ruzyň, kdy celý systém kontroly má na starost nezávislá australská společnost, která podobně provádí tuto činnost na přibližně 160-ti letištích po celém světě. Rovněž poznámka na str. 263 „systém bude mít zajištěn výstup ke zveřejnění výsledků, kontroly a postupů, a to především v případě přiblížení, dosažení, či překročení hygienických limitů" nevzbuzuje důvěru, protože zveřejnění výstupů omezuje především na vybrané na případy (na přiblížení....)</p> <p>Vypořádání posuzovatele s námitkou v bodě 24 : Podmínkou stanoviska je uloženo: - provoz systému monitoringu hluku bude garantován nezávislou příslušně akreditovanou laboratoří, kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví.</p> <p>Moje námitky k posudku posuzovatele k bodu 24 : - Navržený systém monitoringu je závislý na majiteli zdroje hluku, majitel zdroje hluku je i majitelem technických prostředků monitoringu. Data takto získaná nelze označit za nezávislá - systém monitoringu totiž závislý je!</p>	<p>Podmínkami stanoviska je stanoveno: - provoz systému monitoringu hluku bude garantován nezávislou příslušně akreditovanou laboratoří, kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví - bude zajištěna nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku a výsledků měření (ÚCL, KHS)</p>

<p>Kompletní závěr k Posudku</p> <p>Při seznamování se z Posudkem jsem dospěl ke zjištění, že Posudek není v souladu se zákonem 100/2001 Sb. Posuzovatel vesměs na mnoha místech nehodnotil Dokumentaci, ale Dokumentaci měnil. Podle ustanovení §9, odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. nesmí zpracovatel posudku zasahovat do dokumentace, tzn. ji doplňovat, opravovat a přepracovávat. Příkladem toho mohou být např. tabulky v dokumentaci na str. 118 opravami názvů kapitol a zejména doplňováním o údaje, které se v dokumentaci vůbec nevyskytují. Jde např. o pohyb letounů nad 120t, než uvádí dokumentace. Podle posudku bude letiště využíváno i k letům letadel s rozpětím křídel větším než 36 m, údajně pro zajištění výrobního programu firmy Aero. V Dokumentaci však nejsou uvedeny, takže evidentně tyto pohyby nebyly zahrnuty do hlukové studie. Posuzovatel tedy vytváří v posudku jiné letiště, než jaké je v Dokumentaci. Toto ale není úkolem posuzovatele dle zákona - ten má Dokumentaci pouze posoudit, ne přetvářet. Dále je nutno podotknout na nedodržení termínů pro EIA. Z důvodu výše uvedených doporučuji, aby na tento posudek nebyl brán zřetel a celý záměr byl Z A M Í T N U T .</p>	<p>Zpracovatel posudku byl povinen mj. zkontrolovat správnost dokumentace. Během této kontroly našel některé nesrovnalosti, ke kterým si vyžádal od oznamovatele podklady, které byly použity ke zpracování dokumentace na základě odst. 6 §9 zák. č. 100/2001 Sb. Vzhledem k tomu, že se jednalo o chyby typu chyb písařských, které neměly žádný vliv na závěry dokumentace a neznemožňovaly provedení procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb., uvedl tyto části na pravou míru. Pohyb letounů nad 120t je uveden v příl. dokumentace č. 19 Veřejný příslib... Těchto cca 8 pohybů za rok není zahrnuto do Akustické studie leteckého provozu, ale je zahrnuto do 35 000 pohybů letadel do skupiny bojové a cvičné podzvukové proudové letouny. Zároveň bude tento počet samozřejmě zohledněn ve stanoveném monitoringu hluku. Podle zák. č. 100/2001 Sb. orgán EIA ani autor posudku EIA nejsou oprávněni měnit oznamovatelem stanovené údaje o kapacitě, rozsahu a řešení záměru ani za něj dopracovávat dokumentaci EIA. Zároveň jsou povinni stanovit a upřesnit podmínky pro minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP včetně podmínek pro dodržení ekologických limitů. Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu stanoviska, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoučelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací). Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska. Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviska bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p>
---	--

Zlesák Oldřich

Připomínka	Vypořádání
<p>Neakceptovatelné poškození zdraví obyvatel</p> <p>Zásadně nesouhlasím s rozšířením letiště Vodochody do podoby ničitele duševního a fyzického zdraví místních obyvatel. Dřívější připomínky na tuto tematiku nebyly brány</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné.</p>

<p>vůbec na zřetel. Tato zásadní skutečnost není absolutně smysluplně řešena a ani vlastně nemůže být. Je vědecky dokázáno, že dlouhodobá zvýšená koncentrace hluku, před kterým není kam se schovat, vede k nevratnému poškození zdravotního stavu. Od depresí počínaje, fyzickými bolestmi konče. Zejména vůči senzitivním skupinám obyvatel, jako jsou malé děti, staří a nemocní lidé je tento záměr zcela nemorální. Provoz letiště je plánován do deseti hodin večer, přičemž malé děti chodí spát podstatně dříve, dojíždějí také do pražských škol. V obci Měšice u Prahy je rovněž trvale hospitalizováno mnoho starých nemocných lidí ze širokého okolí v Centru integrované onkologické péče, Nemocnice Měšice o.s. Tuto obec plánovaný letecký koridor přímo protíná.</p> <p>Prosím o zvážení všech těchto dopadů na životní prostředí našich spoluobčanů, kteří budou vystaveni nesmírnému stresu a nepohodě, kvůli investičnímu zájmu jedné zahraniční firmy. Toto letiště je luxus, který nejenže Česká republika vůbec nepotřebuje, ale především bude stát zdraví mnoho lidí. Kontroverzní hlukové limity jsou proto zcela nedostačující a navíc není známa jejich skutečná hodnota v reálném provozu tohoto plánovaného letiště. Samozřejmě, že budoucí velký nárůst hlukové zátěže, související s případným provozem letiště; tedy nad tyto limity-nemůže vůbec nikdo vyloučit. Věřím ve správné posouzení Ministerstva životního prostředí v souladu se všemi zásadami ochrany našeho již tak zkoušeného životního prostředí.</p> <p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo.</p>	<p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezi stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Záměr je jednoznačně limitován podmínkami stanoviska a to především jednou z hlavních podmínek – plněním hlukových limitů, které bude zajištěno prostřednictvím podrobně stanoveného monitoringu hluku s prediktivním modelem. Neexistuje tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, u kterého se bude zjišťovat, zda nepřekračuje hlukové limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</p>
--	---