

Příloha 3.c.

Vypořádání vyjádření občanských sdružení

Ateliér pro životní prostředí, o. s. (zastoupené JUDr. Petrem Kužvartem), ze dne 14. 6. 2013 (potažmo ze dne 23. 7. 2013).....	2
Metropolitní region – sdružení ochránců přírody, ze dne 12. 6. 2013.....	25
O. s. Bašť se baví, ze dne 10. 6. 2013.....	29
bSp, o. s., ze dne 12. 6. 2013	34
O. s. Klecansko, Větrušicko a okolí, ze dne 13. 6. 2013	38
O. s. Klidná Bašť, ze dne 13. 6. 2013	50
O. s. Pro Odolenu Vodu, ze dne 13. 6. 2013.....	71
O. s. Pro život v Dolanech I, z června 2013.....	82
O. s. Pro život v Dolanech II, ze dne 29. 7. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)	101
Sdružení za klidný domov o. s. I, ze dne 6. 6. 2013	107
Sdružení za klidný domov o. s. II, ze dne 14. 6. 2013	132
Sdružení za klidný domov o. s. III, ze dne 23. 7. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)	135
Sdružení za klidný domov o. s. IV, ze dne 23. 7. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)	143
O. s. Za životní prostředí Úžic u Kralup, bez data (MŽP vyjádření obdrželo dne 10. 6. 2013)	161
Svazek obcí Region povodí Mratínského potoka, ze dne 8. 8. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)	162
Verbum o. s., ze dne 9. 6. 2013.....	165

Ateliér pro životní prostředí, o. s. (zastoupené JUDr. Petrem Kužvartem), ze dne 14. 6. 2013 (potažmo ze dne 23. 7. 2013)

Připomínka	Vypořádání
<p>A) Určitým ukazatelem celkové serióznosti přístupu posudkáře EIA k problematice je jeho vypořádání písemných vyjádření. Naše obec je členem Svazku obcí Dolní Povltaví, za něj podával své písemné vyjádření pan dr. Palák, starosta obce Vodochody. Jak dopadlo vypořádání našich společných námitek? Zde je výsledek:</p> <p>1. Sdružení namítlo řádně a včas k dokumentaci EIA:</p> <p>Klíčový význam má fakt, že rekonstruované a rozšířené letiště ve smyslu dokumentovaného záměru je novým záměrem s novým obsahem, novou kapacitou, novými technologiemi a novým řízením provozu.</p> <p>Jde tedy o nový záměr, který by měl bez nedůvodných výjimek splňovat příslušné podmínky a limity dané Českými právními předpisy, počínaje ústavním pořádkem ČR, zákony a podzákonými předpisy k jejich provedení konče. V dotčeném území nesmí být překročeno únosné zatížení území a všichni rezidenti v oblasti mají tak jako veškeré fyzické osoby na území ČR ústavní právo na příznivé Životní prostředí. Pro všechny případy a zejména proto, že orgány EIA, dotčené orgány i stavební úřady zhusta tuto právní úpravu ignorují a rozhodují v přímém rozporu s ní, sumarizujeme zde přehledně právní úpravu České republiky v daném směru.</p> <p>Ústavní pořádek ČR obsahuje rovněž Listinu základních práv a svobod (č. 2/1993 Sb., dále jen Listina), jež ve svém čl. 35 odst. 1 přiznává každému právo na příznivé životní prostředí. Je to rovné právo pro všechny. Listina to říká ve svém čl. 1 jednoznačně: „<i>Lidé jsou svobodní a rovní v důstojnosti i v právech. Základní práva a svobody jsou nezadatelné, nezcižitelné, neprohlášené a nezrušitelné.</i>“ Příznivé životní prostředí není definováno jako antropogenně</p>	<p>1. Proces EIA stanovil nekompromisní podmínky, jejichž plněním bude zabezpečeno plnění ekologických limitů.</p> <p>Z hlediska hlukových limitů je záměr jednoznačně a nekompromisně limitován podmínkami stanoviska a to především jednou z hlavních podmínek – podmínkou plněním hlukových limitů, které bude zajištěno prostřednictvím podrobně stanoveného monitoringu hluku s min. roční predikcí. Nepřipadá v úvahu 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>Plnění hlukových limitů lze prokázat pouze a jedině na základě reálného měření a z tohoto důvodu je nařízení kontinuálního měření hladin hluku na 4 měřicích stanicích s využitím výpočtového modulu a mobilního ověřovacího měření vč. modulu pro min. roční predikci skutečně velmi efektivním opatřením pro zajištění plnění hlukových limitů.</p> <p>Z hlediska imisních limitů je záměr striktně limitován podmínkami nového zák. č. 200/2012 Sb., o ochraně ovzduší, kdy např. v případě signalizace možného překročení imisních limitů (na základě detailní rozptylové studie) např. z důvodu nadlimitního znečištění pozadí je bezvýjimečně nutné provést kompenzační opatření, která sníží vliv záměru nejméně ve výši jeho příspěvku. Bez provedení těchto opatření nelze záměr umístit a provozovat.</p> <p>K připomínce je možno konstatovat, že proces EIA tuto připomínku nejenže plně respektuje, ale navíc ukládá zcela reálné a jednoznačné podmínky pro její plnění.</p>

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

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

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

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

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

V § 12 pak uvádí "Přípustnou míru znečišťování životního prostředí určují mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy; tyto hodnoty se stanoví v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby nebylo ohrožováno zdraví lidí a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí. Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému

<p>kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností."</p> <p>Konečně v § 13 je definována zásada předběžné opatrnosti, reagující na nevyhnutelně pouze dílčí poznání reálných souvislostí a na běžnou míru nejistoty a pravděpodobnosti, jež provází lidské poznání světa: <i>"Lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit."</i> (V předmětném případě připadá v úvahu, jak bude rozebráno dále, závažné poškození prostředí.)</p> <p>Z uvedeného je zřejmý výslovný ústavní a zákonný zákaz zatěžování kteréhokoli území nad přípustnou míru, již opět jako u příznivého životního prostředí definuje jeho zatěžování lidskou činností pouze v podlimitním rozsahu.</p> <p>K tomu je nutno doplnit, že ústavodárce zahrnul důležitá ustanovení do ústavní úpravy základního práva na vlastnictví. V čl. 11 Listiny odst. 3 se stanoví: „<i>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.</i> " Je zřejmé, že ústavní pořádek stanoví jednoznačná omezení výkonu vlastnického práva tím, že nesmí být způsoben nadlimitní stav enviromentální zátěže území ani poškozování lidského zdraví a v rozporu s obecnými zájmy, mezi něž nepochybně patří zájem na zachování obyvatelnosti území a uchování příznivých životních podmínek.</p> <p>To platí zejména pro nové záměry. Řada již realizovaných antropogenních záměrů (starých zátěží) způsobila v minulosti a někde působí dodnes nadlimitní zátěž složek životního prostředí a dotčených území. To je právně řešeno možností vydání dočasných výjimek (taková zákonná možnost je stanovena v zákonech o veřejném zdraví, o vodách, o ochraně ovzduší i jinde). Takového přechodného a výjimečného období má být vždy využito k opatřením, jež mají</p>	
---	--

vést k postupné redukci zátěže na podlimitní úroveň a dosažení této úrovně, případně musí být navíc provázeno průkazem že hluk nebo vibrace budou omezeny na rozumně dosažitelnou míru.. Letiště mají ovšem speciální úpravu ochrany před hlukem, jež je rozebrána dále.

U nových záměrů je nutno zcela nekompromisně trvat na dodržení a nepřekračování imisních limitů a hlukové zátěže, případně dalšího působení na okolí nad míru stanovenou právními předpisy, a to v kontextu již existujícího pozadí antropogenního původu. V českém právním řádu není právní opora pro to, aby byl odsouhlasen, umístěn a povolen záměr, u něhož je již od počátku spolehlivě dokumentováno, že spolu s již existujícím antropogenním zátěžovým pozadím v lokalitě překročí závazné limity nebo jejich již existující překračování dále zvýší. Takový výsledek lze dosáhnout pouze v rozporu s právním řádem tohoto právního státu.

Z výše uvedeného rovněž jasně vyplývá, že **nemá ústavní oporu dělení občanů** (kteří jsou si navzájem rovni ve svých ústavně zaručených právech) **na ty, kdo budou mít zachováno příznivé** (jen podlimitně zatěžované) **životní prostředí a na jiné, kterým bude zhoršen stav jejich životního prostředí nad přípustné limity** a např. argumentovat vysokou četností těch prvních proti nízkému počtu těch druhých, protože ústavní pořádek stanoví rovné právo na příznivé životní prostředí pro každého. I kdyby bylo něco takového právním předpisem stanoveno, bylo by takové ustanovení ústavně soudním přezkumem zrušitelné pro rozpor s ústavním pořádkem ČR.

Z uvedeného přehledu plyne závěr: veškeré nové navrhované zásahy v území musí být provázeny přesvědčivým průkazem, že jejich uskutečněním nedojde k překročení přípustné míry zatěžování a znečišťování prostředí, tedy k nadlimitní zátěži území. Pokud již objektivně v důsledku lidské činnosti existuje v daném území nadlimitní zátěž, tedy protiprávní stav, pak je nutno u navrhovaného zásahu podat přesvědčivý průkaz toho, že provedením tohoto zásahu a souvisejícími opatřeními v území bude zajištěn pokles zátěže pod předepsané mezní hodnoty - limity nebo průkaz toho, že nový zásah vůbec nepřispěje k

<p>zvýšení nadlimitu, a tedy ani minimálně. Bez takového průkazu je odsouhlasení, umístění nebo povolení zásahu nezákonné, ba protiústavní a příslušné orgány EIA, dotčené orgány i stavební úřady, jež mají hájit vymezené veřejné zájmy a místo toho souhlasí se způsobem bezpráví nebo s jeho prohloubením, závažným způsobem porušují zákon a jednají hrubě chybně.</p>	
<p>2. V květnu 2011 byl vynesena rozsudek Městského soudu v Praze jako soudu správního ve věci sp. zn. 10 Ca 62/2009 a s datem 30. 5. 2011 a poté i rozsudek ve věci sp. zn. 10 Ca 61/2009. Původně šlo o tři samostatné spory, kdy žalovala společnost Corinthia Panorama s.r.o. a v téže době žaloval dvakrát i Ateliér pro ŽP, o.s. (zde byla sp.zn. původně 10 Ca 67/2009). Všechny žaloby směřovaly proti Magistrátu hl. m. Prahy jako odvolacímu orgánu v územním řízení na umístění stavby "EPOQUE Pankrác - hotel" a umístění stavby "EPOQUE Pankrác - bytový dům" Soud posléze dva spory týkající se hotelu spojil ke společnému projednání pod sp. zn. 10 Ca 62/2009. Věc vedená pod sp. zn. 10 Ca 61/2009 se pak týká stavby "EPOQUE Pankrác – bytový dům".</p> <p>Nejpodstatnější žalobní bod v obou sporech byl v žalobách Ateliéru pro ŽP, o.s. a týkal se faktu, že již v době územního řízení byly v daném území dosaženy nebo i překračovány limity přípustné zátěže hlukem a imisemi z ovzduší. Předmětné stavby, stejně jako řada obdobných paralelně prosazovaných developerských záměrů v území Pankrácké pláně a jejího bezprostředního okolí k tomuto stavu dále přispějí. Za těchto podmínek žalobce považoval další přitěžování již existující zátěže v území za protiprávní.</p> <p>Soud tuto námitku - Žalobní bod plně akceptoval a v odůvodněních sdělil následující: Argument překročení únosné zátěže území (hlukem, imisemi z ovzduší) je důvodný. Podklady pro řízení toto prokazují. Dotčený orgán ochrany ovzduší ve svém stanovisku problematiku stavu ovzduší prakticky neposuzoval, pouze paušálně odkázal na závěry zjišťovacího řízení EIA, kde se ale tato problematika podrobně nepojednávala, takže by se snad kvality ovzduší mohl týkat zcela pouze obecný odkaz na opět obecně formulovanou povinnost zabývat se dalšími připomínkami ve vyjádřeních obdržných v rámci</p>	<p>2. S první částí připomínky lze plně souhlasit - vypořádání - viz předchozí bod. Soud se zde vyjadřuje k hluku ze silniční dopravy a jeho limitu.</p> <p>V aktuálním procesu EIA nebyl "nadlimit" z hluku ze silniční dopravy v legislativním smyslu prokázán, ani hlukovou studií zpracovanou dle metodiky doporučené hlavním hygienikem není signalizován, takže k hluku ze silniční dopravy nejsou stanovena žádná významná opatření.</p> <p>Pokud by byl v budoucnosti prokázán, pak budou muset být přijata opatření pro splnění hlukového limitu bez ohledu na realizaci nebo nerealizaci záměru.</p> <p>K druhé části připomínky - není jasné, co je nepravda na tom, že byly formulovány a stanoveny takové podmínky, které zajistí plnění ekologických limitů.</p> <p>OHP (ochranné hlukové pásmo) 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 (a legislativně) 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>zjišťovacího řízení. Toto je však zcela nekonkrétní. MŽP sice v režimu § 149 odst. 4 správního řádu přezkoumalo závazné stanovisko OOP MHMP a potvrdilo je, nicméně danému problému věnovalo asi 5 řádků a z těch nic podstatného neplyne. DOSS nedostály svým povinností a nedošlo k náležitému vypořádání vznesených námitek.</p> <p>To podle soudu platí i pro Hygienickou stanici hl. m. Prahy a její stanovisko. MZd rovněž přezkoumávalo v rámci odvolacího řízení toto závazné stanovisko a na základě akustických studií popisujících stav v roce 2008 a výhled do budoucna (2010) uznalo výslovně, že jsou limity pro vnější chráněný prostor staveb překračovány a do budoucna budou rovněž překračovány. Přesto potvrdilo platnost stanoviska hygienika.</p> <p>DOSS i stavební úřad podle soudu vycházely z toho, že nadlimit je v daném území již víceméně obvyklý a že projednávaný záměr k zhoršení stávajícího stavu přispěje pouze minimálně. Vlivem jeho uskutečnění a provozu se stav v lokalitě výrazně nezhorší. Takový přístup soud rozhodně odmítl s tím, že platí zákon a Obecné technické podmínky pro výstavbu v hl.m. Praze (OTPP), kde se opakovaně odkazuje na limity a nutnost jejich dodržení. Limity jsou tu tedy proto, aby byly dodržovány. Tak, jak předvedly správní úřady v této věci, nelze přistupovat k umístění a povolení staveb. V nadlimitně zatíženém území lze situovat jen novostavby s nulovým příspěvkem k zátěži území nebo zároveň s jejich odsouhlasením musí být jinak zajištěno snížení zátěže - např. opatřením, že se doprava na pozemních komunikacích povede jinudy apod.</p> <p>Hygienik zcela rezignoval na ochranu venkovního chráněného prostoru staveb a vycházel z vyšší neprůzvučnosti nových oken, ale stavbu nelze posuzovat jako umístitelnou s odkazem na její minimální příspěvek k zátěži v území. Tato ani další prosazované stavby v daném území nejsou nijak minimalistické - má jich být celkem 8 nebo 9 a i kdyby každý záměr znamenal navýšení hlukové zátěže jen o 0,3 dB (Aeq.), pak by se v území zvedla hluková zátěž jejich uskutečněním velmi výrazně. Limity jsou závazné - zákony i OTPP stanoví jejich závaznost. Nelze tedy do takového území umisťovat další záměry, pokud</p>	<p>V zákoně o veřejném zdraví uvedená povinnost (vojenské letiště nebo mezinárodní s více než 50 000 pohybů) nijak nezakazuje možnost podat návrh na vyhlášení OHP i při nesplnění parametrů pro uvedenou povinnost. Samozřejmě v tomto případě bez výjimky pro hlukové limity pro venkovní prostor. Nejedná se o žádnou nezákonnost.</p> <p>Kromě toho návrh na vyhlášení OHP nijak nesouvisí s požadavkem na plnění hlukových limitů. Ty budou muset být dodržovány naprosto shodně a v naprosto stejných hodnotách ať bude OHP vyhlášeno nebo ne.</p> <p>Uvedené úvahy o budoucím postupu ÚCL nejsou předmětem tohoto procesu EIA, ale každopádně s nimi lze souhlasit.</p>
---	--

<p>není zajištěno, že nebudou limity překračovány, aniž by byly tedy stanoveny a vytvořeny další reálné podmínky k dosažení podlimitu.</p> <p>Rozsudek má mimořádný význam pro jakékoli projednávání a odsouhlasování zásahů či záměrů navrhovaných v území, kde jejich vlivem může dojít k překročení některého z limitů přípustné zátěže v území, tedy k překročení přípustné hlukové či imisní zátěže, ale i zátěže seismickými otřesy apod. nebo se nadlimitní zátěž dále - byť v daném případě i nevýrazně – dále zhorší. Je vždy na žadateli či oznamovateli, aby podal přesvědčivý průkaz zachování nebo dosažení podlimitní zátěže i při plném (maximálním možném) provozu zamýšleného záměru.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tyto dva body:</p> <p>1. - 2. Během procesu EIA byly formulovány a stanoveny takové podmínky (uvedené v návrhu stanoviska EIA), které zajistí plnění ekologických limitů.</p> <p>To je zjevná nepravda! Posudkář bez dalšího akceptoval záměr vyhlásit Ochranné Hlukové Pásmo kolem letiště (OHP), což nemá zákonného opodstatnění. S tímto závažným tvrzením se vůbec nevypořádal, ignoroval je! V rozhodovací úřední proceduře orgán EIA v prostředí právního státu něco takového nesmí akceptovat. Nemůže svým závěrečným stanoviskem pokrývat zjevné nezákonnosti!</p> <p>Zamýšlené letiště je novým zásahem a novým zdrojem všemožných emisí včetně hlukových. U nového zdroje emisí, zejména hlukových je oprávněný požadavek, aby mimo areál letiště (za oplocením areálu) byly imisní limity dodrženy, tedy byl dodržen právní stav, nikoli způsoben stav protiprávní, nadlimitní. Území je hojně osídleno, jde o rezidenční zázemí velkoměsta a žadatel není oprávněn řadu obytných území zatížit nadlimitní zátěží, tedy protiprávním stavem a řadou omezení v dalším územním rozvoji. Něco takového může ÚCL rozhodnout po právu pouze a jen na základě zákona, v jeho rámci, jak stanoví Listina základních práv a svobod (čl. 2 odst. 2) i samotná Ústava ČR (čl. 2 odst. 3). Předmětný záměr letiště je podlimitní ve</p>	
---	--

<p>smyslu zákona o veřejném zdraví co do počtu pohybů letadel za rok a nejde o vojenské letiště. Povinnost stanovit OHP zde není.</p> <p>Podmínky souhlasného stanoviska mohou formálně obsahovat cokoli. Papír snese vše a nezačervená se! Obce a občané z okolí zamýšleného zásahu mají právo požadovat zachování zákonného stavu zatížení hustě obydleného území, tedy dodržení předepsaných limitů. Záměr toto buď splňuje - a pak je akceptovatelný, nebo nesplňuje - a pak je na místě vydat nesouhlasné závěrečné stanovisko EIA a bránit jeho uskutečnění všemi zákonnými prostředky. Podmínky vymyšlené posudkářem nejsou vůbec rozhodné, jejich promítnutí do reálné situace je velmi diskutabilní, dokonce nepovinné a případné nedodržení podmínek bude v budoucnu stěžejí prokazatelné a napravitelné. Vedení okolních obcí o takových situacích již za provozu továrního letiště může předložit bohatou dokumentaci, kdy byla opakovaně porušována dohodnutá pravidla a provozovatel letiště podané stížnosti zamítal jako "neprůkazné".</p> <p>Zaváže se snad posudkář nebo orgán EIA, že takto formulované podmínky budou soustavně kontrolovat a zkoumat jejich dodržování? Nikoli. V reálném stavu kvality výkonu státní správy v této zemi nemusejí být ani promítnuty do budoucích správních rozhodnutí a i když se tak stane, kontroly budou převážně v režii samotného oznamovatele a víceméně budou existovat formálně.</p> <p>Prohlásit, že podmínky stanoviska zajistí dodržení podlimitního stavu je pouhá nereálná fikce, nepravda, pomocí které má být nadlimitní záměr za každou cenu umístěn.</p>	
<p>3. Upozorňujeme zde výslovně orgán EIA i příslušné dotčené orgány, že veškeré v tomto podání uváděné a citované rozsudky správních soudů se týkají běžné rozhodovací praxe úřadů veřejné správy včetně orgánů EIA. Chyby, nezákonnosti a selhávání zdrcujícím způsobem kritizované v těchto rozsudcích se běžně opakují a vyskytují se i v řadě dalších úředních rozhodovacích procesů a nevyhnuły se ani tomuto konkrétnímu projednávání EIA. Proto jsme jako účastníci projednávání pojali obsáhlou argumentaci soudů jako součást svého</p>	<p>3. S první částí připomínky lze plně souhlasit.</p> <p>K druhé části připomínky - ta se týká obecné pochybnosti o tom, zda vůbec lze proces EIA provést - je vypořádání jednoznačné - proces EIA lze provést, protože lze nade vše pochybnost prokázat, že existují seriózní, běžně používané metodiky pro komplexní vyhodnocení vlivů záměrů typu</p>

<p>vlastního včasného písemného vyjádření. S těmito námitkami se musí orgán EIA i dotčené orgány vypořádat v souladu se základními zásadami správního rozhodování (§ 2 - 8 správního řádu), tedy věcně správně, zákonným způsobem, přesvědčivě, nestranně a přezkoumatelně. Nestačí, pokud jen prohlásí, že dané rozsudky obsahují závazný právní názor pouze pro konkrétní rozsuzované případy. Materiálně tomu tak není a nemůže být, když se vytknuté nezákonnosti a chyby soustavně opakují v rozhodovací praxi výše uvedených úřadů.</p> <p>Je tedy otázkou, jaká opatření musejí být uložena v rámci EIA, pokud by měl záměr získat kladné závěrečné stanovisko EIA a zda je to vůbec v rámci tohoto posuzování možné a proveditelné vzhledem k tomu, že závazným předmětem posuzování je předložená dokumentace, zachycující popis navrhovaného záměru. Orgán EIA ani autor posudku EIA nejsou oprávněni měnit oznamovatelem stanovené údaje o kapacitě, rozsahu a řešení záměru ani za něj dopracovávat dokumentaci EIA. Je otázkou, zda lze s těmito omezeními vůbec v souladu se zákonem formulovat závazná opatření pro fáze přípravy, zhotovování a užívání záměru, jež by garantovaly dodržení zákonných limitů zatížení okolních intenzivně již využívaných území. V dalším rozboru a v přílohách se tomuto problému dále věnujeme. Pokud nebudou uložena výrazná a reálná opatření k dodržení limitů, bude případné odsouhlasení záměru v rozporu se zákonem i s ústavním pořádkem.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p>3. V návrhu stanoviska EIA jsou uloženy dostatečně výrazné a reálné podmínky k dodržení limitů životního prostředí.</p> <p>To prostě není pravda! Podrobnosti jsou výše - k bodům 1. a 2. našeho vyjádření k dokumentaci.</p>	<p>letišť na ŽP a že existují reálně a finančně dostupné technologie a opatření, která jednoznačně prokáží plnění hlukových a imisních limitů.</p> <p>Odmítnutí možnosti provést proces EIA by mj. muselo být doprovázeno i odmítnutím možnosti provést procesy umístění jakéhokoli zdroje hluku nebo emisí na území ČR, u kterých jsou naprosto stejné postupy jako v procesu EIA pouze s menší účastí veřejnosti.</p> <p>Takový závěr procesu EIA (nemožnost provedení procesu EIA) by nesporně byl v rozporu se zákonem.</p>
<p>5. Pozn.: Po bodu 3. je ve vyjádření uveden bod 5., bod 4. chybí.</p> <p>Prvořadým problémem záměru je fakt, že mohutný letecký provoz se má</p>	<p>5. Charakter záměru včetně leteckého provozu a charakteristika okolního území jsou v dokumentaci dostatečně popsány.</p>

<p>umístit do hustě obydleného a intenzívně využívaného předpolí velkoměsta, kde řada limitů využití území je již nyní dosahována nebo i překročena.</p> <p>Jde zejména o hluk.</p> <p>V dokumentaci se uvádí, že zamýšlená kapacita zahrnuje průměrný denní počet odbavených cestujících 9.600 osob, ovšem ve špičkovém dni to může být téměř dvojnásobek, tedy 16.780 osob. Veškeré výpočty a predikce hlukové i imisní zátěže ovšem vycházejí z "charakteristického letového dne", který z povahy věci bude vyhodnocen z průměru, nikoli maxima.</p> <p>Vedle toho se v dokumentaci počítá s provozem menších letadel i strojů vojenských a vrtulníků, ale pro takový provoz by nebylo třeba záměr uskutečňovat. Záměr je prosazován s účelem prosadit na tomto letišti soustavný a podle všeho naprosto převažující komerční provoz letounů kategorie S.5.2., tedy vícemotorových proudových strojů do 120 t hmotnosti a s rozpětím až 36 m. Pokud by se záměr uskutečnil, byla by černost jejich pohybů naprosto převažující a s velkou pravděpodobností by překročila uváděných 72 % všech pohybů. Oznamovatel sděluje, že jeho snahou bude přitáhnout na toto letiště nízkonákladové společnosti, a to především snižováním nákladů účtovaných společností letiště užívajícím, což neponechává pochybnosti o povaze převažujícího provozu. Jde o vstupní údaje zejména hlukové studie a zprostředkovaně i zkoumání zdravotních rizik. Jejich výsledky jsou s velkou pravděpodobností již jen pro toto nesprávné.</p> <p>Sám oznamovatel předpokládá překračování ekvivalentních hodnot akustického tlaku 65 dB - a to nikoli jen v areálu samotného letiště, ale mimo něj - v zahrádkářské kolonii Panenských Břežan. A hladina 60 dB pak zasahuje zastavěná území řady okolních obcí a rekreačních území. Je konstatováno riziko dosažení tohoto limitu i v "okrajových částech obytných území", kde jsou prokazatelně situovány stavby pro bydlení a kde se reálně bydlí v podstatně vyšším rozsahu, nežli tvrdí dokumentace (Panenské Břežany, Dolánky, Zlončice).</p>	<p>S uvedeným lze souhlasit až do místa, kde si autor připomínky deleguje právo rozhodovat o stanovení prostorů, kde platí hlukové limity. V případě pochybností nemá právo o stanovení prostorů, kde platí hlukové limity rozhodovat oznamovatel, zpracovatel dokumentace ani posudku, ale ani autor vyjádření. Toto právo má pouze orgán ochrany veřejného zdraví (KHS) a tak je to také ve stanovisku EIA řešeno a uloženo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v rámci další projektové přípravy projednat s KHS návrh OHP, ve kterém jednoznačně a úplně specifikovat chráněné venkovní prostory staveb dle údajů katastru nemovitostí <p>Pozn.: Počty obyvatel v případě plnění hlukových limitů nejsou rozhodující - hlukové limity musí být splněny a počet obyvatel s tím nijak nesouvisí. Počty obyvatel by byly podstatné, kdyby se předpokládalo překročení hlukových limitů, což nepřipadá v úvahu. A to ani v případě, že na základě projednání s KHS budou změněny venkovní prostory oproti původním předpokladům - i v těchto případných "nových" venkovních prostorech budou muset být záměrem hlukové limity dodrženy.</p> <p>Počty obyvatel jsou naopak podstatné v posouzení zdravotních rizik, kde byly vyjádřeny stávající počty obyvatel (dle sdělení starostů) podle 5dB pásmech hluku bez ohledu na legislativní venkovní prostory - např. tedy byly započítány i trvale bydlící v zahrádkářské kolonii. Navíc zde byly posouzeny i výhledové maximální počty obyvatel v 5dB pásmech hluku (dle sdělení starostů) v maximálním možném rozvoji obcí dle územních plánů.</p> <p>Kumulaci vlivů hluku z leteckého provozu, z provozu na pozemních komunikacích a hluku z železnice proces EIA nijak nezastírá, v dokumentaci ji podrobně ilustruje a zároveň dokládá, že v souvislosti s realizací a provozem záměru nedojde k překročení hlukových limitů.</p> <p>V souladu s definicí WHO se posudek hodnocení vlivů na veřejné zdraví zabýval nejen přímými dopady na fyzické zdraví v podobě rizika</p>
--	---

<p>Na str. 249 a 250 dokumentace EIA oznamovatel uvádí, že hladinami vyššími než 65 dB může být atakována jen část zahrádkářské kolonie na levé straně D8 v Panenských Břežanech a hladina 60 dB že zasáhne jen jeden obytný objekt, který označuje jednou č.p. 172, podruhé č.p. 179 a údajně okrajovou zástavbu v ulicích K dálnici, Akátová a Na Pískách. Tyto ulice jsou obývány trvale, celá oblast vč. pozemků na levé straně D8 je podle platného a závazného územního plánu obce oblastí určenou k zástavbě a to, co je stále nazýváno zahrádkářskou kolonií je zástavba, kde jsou postaveny domy celoročně obývané, z toho k trvalému pobytu je hlášeno dle sdělení obecního úřadu 13 osob a na všech pozemkových parcelách je evidována i parcela stavební.</p> <p>Kromě toho oznamovatel používá podle svého výkladu účelově a tendenčně znění zákona 258/2000 Sb. § 30, jak uvádí v předmětném dodatku č.2. Zákon 258/2000 označuje srozumitelně chráněný venkovní prostor staveb : <i>"Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do 2 m okolo bytových domů jakož i rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb"</i>. Že se jedná o stavby funkčně obdobné rodinným domům není pochyb. Chráněný venkovní prostor je pak v zákoně zřetelně označen jako prostor určený ke sportu či rekreaci atd. Tím, že oznamovatel chce zahrady začlenit podle jím citovaného zákona podle druhu do zemědělských pozemků (zákon 344/1992 Sb.) a ne podle reálného užívání, jak stanovuje zákon na ochranu zdraví, jde o chabý pokus o zmatení.</p> <p>Připomínku č. 37 nelze považovat za vypořádanou a požadujeme aby do dokumentace byly doplněny správné údaje o počtu dotčených obyvatel, jak uvádíme výše. Rovněž žádáme, aby v duchu řečeného byly do dokumentace doplněny dotčené parcely jako pozemky v chráněném venkovním prostoru a to co do počtu i do rozlohy.</p> <p>Zákon o veřejném zdraví výslovně definuje v § 30 odst. 3 chráněný venkovní prostor jako nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť.</p>	<p>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>Pro upřesnění: oznamovatel nepředpokládá riziko dosažení hlukového limitu v zahrádkářské kolonii Panenských Břežan i v "okrajových částech obytných území", ale kumulativních účinků hluku v ukazateli L_{dvn} nad 60 dB. Ukazatel L_{dvn} ovšem ovšem nelze srovnávat s limitem.</p> <p>Právě pro pochybnosti uvedené v tomto vyjádření jsou stanoveny jasné podmínky pro vyjasnění problematiky prostorů, kde platí hlukové limity:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v rámci další projektové přípravy projednat s KHS návrh OHP, ve kterém jednoznačně a úplně specifikovat chráněné venkovní prostory staveb dle údajů katastru nemovitostí a dále řada podmínek pro splnění těchto limitů, mj.: - systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů pro chráněné venkovní prostory staveb 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
---	---

<p>Rekreace pro účely ochrany před hlukem podle uvedené definice zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájemem bytu v nich. Není tedy správná bagatelizace obecné ochrany vnějšího prostředí v zastavěných i nezastavěných územích okolních obcí obsažená v dokumentaci (údajné zemědělské pozemky a individuální rekreace jako záminka neřešení hlukové zátěže).</p> <p>V "pásmu výstrahy" s hlukovou zátěží od 55 dB do 59,9 dB (Aeq) se nalézají celé sousední obce (Dolany, Debrno, Panenské Břežany, Bašť a jižní okraj Minice). Přitom nevyhnutelná chyba a nepřesnost výpočtu je podstatně vyšší nežli 0,1 dB a zákonná zásada předběžné opatrnosti ukládá na rozdíl od podzákonných úprav činit opatření ke snížení zátěže i když nebude jistota, ale pouze pravděpodobnost dosažení nebo překročení zákonného limitu 60 dB (Aeq). A zákon má přednost před předpisy nižší právní síly a právě zákonem jsou přímo ukládány povinnosti právníkům a fyzickým osobám (čl. 2 odst. 3 Ústavy ČR a čl. 2 odst. 2 Listiny základních práv a svobod).</p> <p>Kumulace hluku z leteckého provozu a z provozu na pozemních komunikacích zasahuje výrazně Panenské Břežany a Klíčany. Kumulace s hlukem z Železnice pak je dominantní v Dolanech a Částečně ve Zlončicích a Chvatěrubech. Již nyní jsou zde zjišťovány nadlimity.</p> <p>Vnitřní rozpor obsahuje konstatování, že zvýšení zdravotních rizik rezidentů není významné, ale naproti tomu dopady v psychologické a sociální oblasti budou výrazné, když obtěžování hlukem výrazně vzroste i v doposud klidných územích. Ovšemže psychologické faktory mají podstatný vliv nejen na míru životní pohody, ale i na zdravotní stav populace a na míru zvládnutí jiných zdravotních rizik a zátěží.</p> <p>Konstatujeme hrubé opomenutí přesvědčivě vyhodnotit a zohlednit četnost a hlukový dopad motorových zkoušek předpokládaných kategorií letounů včetně případů nových nebo v sousedním závodě opravovaných strojů.</p>	<p>Sb., ve znění pozdějších předpisů), 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 staveb; 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</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>Vyhodnocení a zohlednění četnosti a hlukový dopad motorových zkoušek je podrobně řešeno v příl. č. 23 Dokumentace s názvem Akustická studie - Motorová stojánka.</p> <p>V tomto procesu EIA nebyly zjištěny žádné podstatné problémy, které by byly zamlčeny. Navrhnout stanovisko s podmínkami pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP je povinností zpracovatele posudku – viz např. příl. č. 5 zák. č. 100/2001 Sb. Proces EIA je podkladem pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů (viz §10 zák. č. 100/2001 Sb.) a tím je také proces EIA vyčerpán a dále se nijak nezohledňuje. Další kontrola pak probíhá podle složkových zákonů (o veřejném zdraví, o ochraně ovzduší, vod, půdy, přírody a krajiny apod.) a podle stavebního zákona, zák. o civilním letectví apod.</p>
---	--

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

Reakce posudkáře EIA na tento bod:

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

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

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

Zařazení objektů do skupiny "bytových domů, jakož i rodinných domů\staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb" lze jediné na základě výpisu z katastru nemovitosti

<p>a tak také v dokumentaci bylo provedeno, obdobně jako určení chráněného venkovního prostoru.</p> <p>Pro zajištění plnění hlukových limitů je podmínkami návrhu stanoviska EIA pomocí monitoringu hluku a systému predikce stanoven jednoznačný a reálný systém.</p> <p>Posudek podle zák. č. 100/2001 Sb. Letiště Vodochody Příloha č. 3</p> <p>Kumulace vlivů hluku z leteckého provozu a z provozu na pozemních komunikacích je v dokumentaci řešena dostatečně pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí. Posouzení zdravotních rizik vychází z příslušných metodik, které rozlišují samostatné vlivy na zdraví a vlivy ve formě obtěžování. Nelze tedy vlivy ve formě obtěžování zpětně převádět do vlivů na zdraví.</p> <p>Vyhodnocení a zohlednění četnosti a hlukový dopad motorových zkoušek je podrobně řešeno v příl. č. 23 Dokumentace s názvem Akustická studie - Motorová stojánka.</p> <p>Jde o nepřijatelné zamlčování podstatných problémů. Posudkáři EIA tohoto druhu klidně navrhnou souhlasné stanovisko s podmínkami (jejichž plnění oni následně již nekontrolují!) doslova pro cokoli. Klidně by tak učinili i pro krematorium v Osvětimi!! Jen by formulovali podmínky, aby kouř nebyl příliš tmavý a neobsahoval nadlimit emisí znečišťujících látek! Vůbec by se nezabývali do nebe volající podstatou oznámeného záměru!</p> <p>Varujeme velmi naléhavě orgán EIA před takovým otrlým a hluboce nemorálním přístupem, který vede k nezákonným důsledkům!</p>	
<p>5. Návrh na stanovení OHP v okolí letiště s tím, Že by izofony na úrovni 60 dB/ 50 dB (Aeq) probíhaly uvnitř pásma při jeho hranici, nekoresponduje s právní úpravou § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště podat návrh takového pásma pro vojenská letiště a mezinárodní letiště s více než 50 tisíci pohyby za rok. Zde je stanovena povinnost provozovatele v případě překročení hlukových limitů navrhnout OHP</p>	<p>Hlukový limit 60/50 dB (LAeq) pro vnější chráněný prostor staveb pro bydlení, školních a zdravotnických zařízení je hlukový limit pro hluk z leteckého provozu stanovený zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví. Platí pro libovolné (tedy nejen ty dlouhodobě provozované) zdroje leteckého hluku a platí na celém území ČR (nikoli v oploceném areálu letiště).</p>

<p>a tomu odpovídá i oprávnění a povinnost ÚCL je stanovit.</p> <p>V případě jiných nebo podlimitních letišť tato povinnost neplatí. Lze dokonce konstatovat, že pokud by ÚCL takové OHP stanovil, vybočil by ze své zákonem jednoznačně dané kompetence a porušil by ústavní zásadu, že státní moc lze uplatňovat pouze v případech a mezích výslovně stanovených zákonem (čl. 2 odst. 3 Ústavy ČR a čl. 2 odst. 2 Listiny základních práv a svobod).</p> <p>Z hlediska oznamovatele jde tedy o pokus o jakýsi "nadstandard" ve smyslu získání neadekvátní zvýhodněné pozice v daném území. OHP je totiž ze zákona formulováno jako opatření zajišťující prioritu leteckého provozu před jinými veřejnými nebo soukromými zájmy a aktivitami v území a jde o pásmo nechránící okolní území před nadlimitním hlukem, ale naopak chránící letiště a jeho nadlimitně hlučný provoz před subjekty využívajícími okolní území, stavby či zamýšlející jejich využití. Vyhlášení restriktivně pojatého OHP (omezujícího rozvoj obcí) je zcela nepřijatelné, nemá žádnou oporu v zákoně a je nutno je jednoznačně odmítnout.</p> <p>Předmětný záměr je novým záměrem se vším všudy a je na oznamovateli, aby jej navrhl tak, aby byl schopen prokázat, že mimo pozemky letiště budou dodrženy bez výjimek limity akustického tlaku vztahující se na letecký provoz, a to i v souběhu s vyvolaným provozem na okolních pozemních komunikacích. Pokud se tak nestane a takový průkaz nebude podán, pak nejen že návrh OHP bude nezbytno zamítnout, ale bude nutno vydat i nesouhlasné závěrečné stanovisko EIA.</p> <p>Reakce posudkáře EIA ha tento bod:</p> <p>5. OHP je nástrojem pro ochranu obyvatelstva před hlukem a nástrojem 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</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>Zpracovatel posudku EIA se nevymlouvá na to, že OHP bude stanoveno ÚCL v jiném řízení, ale konstatuje, že OHP dle zák. č. 258/2000 Sb. může být stanoveno jedině a pouze ÚCL a jedině a pouze ve zcela jiném řízení dle zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví. V žádném případě nemůže být OHP stanoveno v procesu EIA a v žádném případě nelze v procesu EIA předjímat jeho skutečné stanovení. Zároveň nelze v procesu EIA zakazovat jeho stanovení. Jen pro informaci lze uvést, že 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>Předjímání nelegálního postupu orgánů státní správy je mimo kompetence procesu EIA.</p>
---	--

<p>nastaven pro "letišťe přepravující ročně více než 100 000 fyzických osob". Pro (v procesu EIA povinnou minimalizaci vlivů hluku) je podmínkou návrhu stanoviska EIA uloženo projednat návrh OHP (ve kterém ovšem budou platit limity 60/50 dB pro stávající chráněnou zástavbu). Zároveň ovšem nelze předjímat jeho reálné stanovení, které je předmětem jiného procesu mimo proces EIA. I v případě, že toto OHP nebude stanoveno nebo bude stanoveno v jiné formě, podobě apod., budou muset být plněny příslušné limity životního prostředí pro chráněné venkovní i vnitřní prostory.</p> <p>Jde o zavádějící argumentaci! 60/50 dB (Aeqv) pro vnější chráněný prostor staveb pro bydlení, školních a zdravotnických zařízení je nepřijatelný. Tento limit může být dodržován v oploceném areálu letiště. Za hranicí areálu u nového zdroje, který nedosahuje předpisové kapacity je nepřijatelný. V případě obytných území je neakceptovatelný již i jen z důvodu vzrůstu obtěžování, psychické zátěže a zdravotních rizik.. Jde o nový zdroj, který musí odpovídat soudobým právním požadavkům.</p> <p>Je vědomou nepravdou, že OHP v případě letiště má funkci ochrany obyvatelstva před hlukem. Pravým záměrem jeho stanovení je vždy ochrana letiště jako zdroje nadlimitního hluku před obyvatelstvem z okolí, před jeho oprávněnými požadavky! Je to zmocnění k možnému omezování užívání nemovitostí a k zabrzdění územního rozvoje. Posudkář si měl tyto věci nastudovat a netvrdit nepravdu.</p> <p>Je pouhým alibismem posudkáře EIA, pokud se vymlouvá na to, že OHP bude stanoveno ÚCL v jiném řízení. Položení OHP na obytná území vzniklá před prosazením tohoto záměru je nestoudností, jež nesmí být prosazena!</p> <p>V každém případě požadujeme, aby mezi jakýmkoli podmínkami stanoviska EIA jeho zřízení nebylo zahrnuto. Pokud by zde tento právně nepodložený požadavek byl, šlo by o záminku a vítané alibi oznamovatele o další usilování o jeho nelegální odsouhlasení!</p>	
<p>7. Mezi zvlášť přísně chráněná zařízení z hlediska zdravých životních</p>	<p>7. Není pravda, že ochrana školních i předškolních zařízení podle je podle</p>

<p>podmínek patří školní i předškolní zařízení. Jejich ochrana je podle právní úpravy dokonce přísnější, než ochrana celoživotních rezidentů.</p> <p>Řada výzkumů prokázala, že děti, žijící například v blízkosti letišť či hodně rušných komunikací, trpí více poruchou soustředění, ve škole jsou roztěkané, pomalejší či hůře chápou psaný text. Samotná příloha č.28 dokumentace například zmiňuje, že letecký hluk může více odvádět dětskou pozornost a narušovat jejich komunikaci s učitelem. Studie nezamlčuje ani prokazatelné negativní účinky hluku z letecké dopravy na poznávací (rozumové) funkce u dětí.</p> <p>Výzkum Institutu hygieny a sociální medicíny v Innsbrucku před Časem jednoznačně prokázal, že hluk způsobovaný nadměrnou automobilovou dopravou, kterou Letiště Vodochody bude nevyhnutelně generovat, má negativní vliv na psychický stav dítěte, přičemž tou nejvíce ohroženou skupinou jsou děti předčasně narozené či s nižší porodní hmotností. Navíc byla u dětí prokázána přímá úměra souvislosti intenzity hluku a závažnosti psychických problémů.</p> <p>Požadujeme, aby se zpracovatel dokumentace EIA zaměřil právě na dopady u dětí a toto do dokumentace EIA doplnil. Nejmladší generace by byla soustavným hlukem ohrožena nejvíce. Větší hlukové zátěži by bylo v celém území vystaveno více než tisíc dětí v mateřských školách a téměř 2,5 tisíce dětí v základních školách. V místech se zvýšenou hlukovou zátěží se nachází nejméně 19 mateřských škol a nejméně 11 škol základních.</p> <p>V přílohách tohoto podání jsou přesné počty i mapka informující o umístění školních i předškolních zařízení v území.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p>6. Vlivy hluku na děti jsou v procesu EIA řešeny dostatečně především v Posouzení zdravotních rizik včetně příslušných podmínek návrhu stanoviska EIA a to i kompenzačních. Uvedená mapa se zakreslenými školními zařízeními zobrazuje kumulativní vliv hluku v hladinách LDVN, které jsou výsledkem</p>	<p>právní úpravy přísnější, než ochrana celoživotních rezidentů. Zákonná ochrana je ve formě hlukových a imisních limitů stejná s tím, že tyto limity jsou stanoveny především s ohledem na nejzranitelnější skupiny obyvatel – tedy mj. i děti a nemocné občany.</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> <p>Důkaz zachování podlimitního stavu lze podle právní úpravy podat jediné formou reálného měření. A pro toto měření v maximálním možném rozsahu (kontinuální monitoring hluku a imisí) jsou ve stanovisku stanoveny podrobné a reálné podmínky.</p>
---	---

<p>matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB), nemají nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnávány s hlukovými limity. Je otázkou, zda pobyt dětí v uvedených zařízeních probíhá večer (18-22 hod.) a v noci (22 - 06 hod.), tedy v dobách, které se dominantně podílejí na velikosti zobrazených hodnot. Pro porovnání s hlukovým limitem z letecké dopravy lze použít příl. č. 25 Akustická studie leteckého provozu - grafická příl. č. 2 (LD). Pro porovnání s hlukovým limitem ze silnic lze použít příl. č. 24 - Doprava na pozemních komunikacích - grafická příl. č. 5 (LD). V případě použití těchto podkladů lze dokumentovat, že hladiny hluku ve vztahu ke školním zařízením budou významně podlimitní.</p> <p>Nezbývá, nežli požadovat jednoznačný průkaz zachování podlimitního stavu. Ten podán nebyl!</p>	
<p>7. Pozn.: Bod 7. se v tomto vyjádření opakuje 2x</p> <p>Příloha tohoto podání, "Dopravně - inženýrská studie vlivu zprovoznění exitu letiště Vodochody a napojení na komunikační síť;" - dopravně-inženýrská studie zpracovaná Ing. Jiřím Veselým rozebírá rozpor navrhovaného dopravního napojení letiště na D8 s příslušnými normami a tedy jeho nerealizovatelnost v předložené variantě a kriticky jako neakceptovatelné z hlediska propustnosti a kapacity hodnotí i přetížení na stávajících pozemních komunikacích v dotčeném území.</p>	<p>7. Nejedná se o problém vlivů na životní prostředí, ale o problém technický. Technická norma není obecně závazný právní předpis.</p> <p>Proces EIA nemá žádné nástroje ke zkoumání detailního souladu nebo nesouladu s technickými normami nebo předjímat vydání nebo nevydání výjimky z technické normy. To bude předmětem navazujících správních řízení např. dle stavebního zákona, takže obavy, že by se něco zanedbalo nebo opomnělo jsou zbytečné. 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 Odolena Voda, jinými slovy záměr letiště Vodochody nelze uvést do provozu bez dopravního napojení na D8. Jinou možnost proces EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. nemá.</p>
<p>8. Zdůrazňujeme, že pravděpodobnostní analýza havárie na letišti nebo havárie letounu v blízkosti letiště nezohledňuje problematiku zvýšení rizik způsobenou</p>	<p>8. Problematika environmentálních rizik byla v tomto procesu EIA řešena na základě mezinárodních statistik a leteckých předpisů. Vychází</p>

<p>klientelou nízkonákladových leteckých společností. Je podstatný rozdíl v četnosti havárií např. v západoevropském průměru, průměru v jiné geografické oblasti (rozvojový svět, země bývalého SSSR) - a také v případě přednostní orientace komerčního záměru oznamovatele na jeden typ obchodních partnerů - uživatelů letiště, tedy zde právě specifický druh nízkonákladových společností. To podvrací hodnověrnost vypočtených nízkých pravděpodobností.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p>Letiště Vodochody má být využíváno především nízkonákladovými leteckými společnostmi Mezi ně patří např. (dle Wikipedie) Ryanair (4,3), EasyJet (4,5) a. Wizz Air (3,8) - číslo v závorce je aktuální průměrný věk letadel v letech dle Airfleets.net. Naproti tomu klasické letecké společnosti jako např. ČSA Czech Airlines (9,9), Air France (10), British Airways (13) mají podstatně starší letadlový park.</p> <p>Vyřízení vůbec nereaguje na uvedené výtky. Selhat nemusí jen starší, amortizované letadlo (a zvláště pokud má náležitou údržbu a technickou kontrolu, včasnou generálku!), být méně spolehlivé nebo havarovat, z technických příčin. Novější stroje bez náležité údržby a kontroly mohou být daleko nespolehlivější!</p>	<p>z certifikovaných předpisů ÚCL a problematika údržby a kontroly letadel není předmětem procesu EIA. Informace o stáří letadel byla podána pro informaci k připomínkám k domněle zastaralému leteckému parku nízkonákladových leteckých společností.</p> <p>Nízkonákladové letecké společnosti musí plnit naprosto stejné certifikované předpisy ÚCL jako jakékoli jiné letecké společnosti.</p>
<p>I. vzhledem k neúplnosti předložené dokumentace je nezbytné její přepracování a doplnění o výše a v přílohách vytknuté položky. Je nutno zdůvodnit četnost pohybů jednotlivých typů letounů ve standardním (průměrném) letovém dni a modelovat i situaci vyšší četnosti pohybů proudových vícemotorových letounů do 120t hmotnosti.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p>Nepřekročitelnost 35 000 pohybů za rok je zaručena podmínkou návrhu stanoviska EIA. Podstatně 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</p>	<p>Četnost pohybů jednotlivých typů letounů ve standardním (průměrném) letovém dni je v dokumentaci zdůvodněna dostatečně. Situace s vyšší četností pohybů proudových vícemotorových letounů do 120t hmotnosti je v dokumentaci modelována ve variantě s 47 950 pohyby za rok s názvem „zamítnutý výhledový stav“.</p> <p>Proces EIA stanovil takové podmínky, kterými je záměr jednoznačně limitován a to především jednou z hlavních podmínek – plněním hlukových limitů, které bude zajištěno prostřednictvím podrobně stanoveného monitoringu hluku s min. roční predikcí, který bude provozovat nezávislá akreditovaná laboratoř. Za těchto podmínek nepřipadá v úvahu nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, u</p>

<p>návrhu stanoviska.</p> <p>Opět planá proklamace. Jejímú zvěrohodnění chybí dvě podmínky:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aby posudkář nebo orgán EIA počítaly průběžně pohyby na letišti, - aby posudkář a zúčastněné úřední osoby měly své skutečné bydliště tam, kde by souhlasili s odsouhlasením a zřízením OHP! Rázem by se vyjadřovaly jinak !! 	<p>kterého se bude čekat, zda bude nebo nebude překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</p> <p>Tyto podmínky jsou podstatně účinnější, efektivnější a přesnější, než požadavek z vyjádření – počítání pohybů letadel (jejich přesný záznam musí provozovatel předkládat povolujícímu orgánu bez ohledu na proces EIA) nebo bydliště některých osob v OHP.</p>
<p>Dílčí závěr k části A):</p> <p>Posudkář neoponoval dokumentaci objektivně, důsledně a nedržel se nutností dodržet zásadu materiální pravdy. Vzhledem k naprosté proklamativnosti, rutinérství a nevěrohodnosti posudku EIA požadujeme, aby orgán EIA bez dalšího po veřejném projednání, vydal n e s o u h l a s n é stanovisko a toto náležitě odůvodnil.</p>	<p>Záměr byl v posudku posouzen objektivně, důsledně a v procesu EIA byla dodržena zásada materiální pravdy.</p>
<p>B)1. Vyhodnocení imisního pozadí a příspěvků záměru, zejména problematika polétavého prachu frakcí PM10 a PM2,5 na str. 119 -120 je zajímavé konstatací docela výrazných příspěvků provozu záměru v případě 24-hodinových průměrů v areálu a jeho blízkosti. Pokud tedy nyní pozadí nesignalizuje překročení limitu ve vyšší četnosti, než je povolených 35x za kalendářní rok, pak s těmito příspěvky může dojít k překročení této maximální četnosti a tedy nedodržení příslušného limitu. Šlo ovšem navíc o pouhé odborné odhady.</p> <p>Podstatné je, že jde zvláště u nejjemnější frakce polétavého prachu o velice rizikové látky, zhoršující zdravotní stav populace a četnost úmrtí i při poměrně nízkých koncentracích. Jak z letecké dopravy, tak i z provozu na pozemních komunikacích je tento polétavý prach hojně dotován spaliny a spalovacími motorů, otěry pneumatik, živých povrchů a brzdových obložení. Jde často o karcinogenní složky. Proto nelze vůbec určit "bezpečnou" hodnotu takových imisí. Každá je riziková. Vysoké koncentrace jsou pak zdravotně rizikové extrémně.</p>	<p>Imisní limit v ukazateli PM2,5 je stanoven zák. č. 201/2012 Sb. ve výši 25 µg/m-3 (roční průměr). Stanovení imisního pozadí ukládá uvedený zákon ve formě pětiletých klouzavých průměrů látek v ovzduší, které zveřejňuje MŽP.</p> <p>Nejedná se o odhady, ale o legislativou stanovené hodnoty.</p> <p>Zpracovaná rozptylová studie překračování imisních limitů nesignalizuje.</p> <p>Bezpečný průkaz „podlimitu“ lze podat pouze reálným měřením, proto je také podmínkou stanoven provoz imisního monitoringu.</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. Imisní limit je 40 µg.m-3.</p> <p>OHP je navrženo dle hygienických předpisů a zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními</p>

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

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

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

Ovšem na str. 195 se navíc konstatuje, že průběžný monitoring hluku bude vybaven predikčním modelem, který bude signalizoval, pokud by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických hlukových limitů pro vnější chráněný prostor stávajících staveb (nikoli tedy staveb uskutečněných po datu účinnosti vyhlášení OHP). V takovém případě *"... budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržení hlukových limitů pro uvedené chráněné venkovní prostory staveb, tato opatření budou projednána s ÚCL a KHS, provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření..."* Jde jednak o přiznání, že existuje nejistota, zda při určeném počtu

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.

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

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

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

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

<p>pohybů letadel a při splnění dalších navrhovaných podmínek nebude přece jen docházet k hlukovému nadlimitu v okolí obytných staveb, staveb pro školství, zdravotní a sociální účely a funkčně obdobných staveb! Žádný průkaz bezpečného podlimitu proveden nebyl!</p>	
<p>Provozovateli se budou "navrhovat" opatření jako je snížení počtu pohybů letadel! Přesně takové mechanismy v praxi nefungují. Kontroly dotčených orgánů (UCL, KHS) bývají neúčinné, předem oznámené nebo se neprovádějí. Provozovatel hlukového monitoringu, placený oznamovatelem, si rozmyslí takové predikce vydával a oznamovatele nic nenutí povolená pravidla měnit, nebo zpříšňovat. Ono to dost dobře ani nepůjde, pokud bude mít závazně nasmlouvaný provoz leteckých společností. To bude přebytná letadla posílat do Ruzyně? Něco takového mu jeho partneři – letečtí přepravci trpět nebudou!</p>	<p>Situace, kdy oznamovatel neplní stanovené podmínky nebo orgány státní správy neplní svoje povinnosti není předmětem procesu EIA. Kontroly, sankce, zastavení provozu jsou ošetřeny složkovými zákony.</p> <p>Není předmětem EIA posuzovat, co letečtí přepravci budou budou nebo nebudou trpět, ale předmětem EIA je zajištění plnění hlukových limitů.</p>
<p>I kdyby vůbec žádných dalších důvodů pro nesouhlasné a náležitě odůvodněné stanovisko EIA nebylo, již toto by byl dostačující důvod v souladu se zásadou předběžné opatrnosti (§ 13 zákona č. 17/1992 Sb.) pro jasný nesouhlas. Bylo na oznamovateli, aby podal přesvědčivý průkaz zachování bezpečně podlimitní zátěže i při plném (maximálním možném) provozu zamýšleného záměru. Tento průkaz nepodal. Posudkář EIA i přes úpornou snahu o souhlasný výsledek celé procedury EIA pak sám, nechtěně konstatoval pravý stav hlukové zátěže, u nového zdroje podle českých předpisů neakceptovatelný!</p>	<p>Jak již bylo několikrát vysvětleno průkaz zachování bezpečně podlimitní zátěže i při provozu zamýšleného záměru lze podat pouze a jediné reálným měřením.</p> <p>Záměr je jednoznačně limitován podmínkami stanoviska (navrženými v posudku) 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 „plný (maximálně možný) 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>2. Upozorňujeme opět výslovně a naléhavě - jak jsme již učinili ve vyjádření k dokumentaci - orgán EIA i příslušné dotčené orgány, že veškeré v tomto podání uváděné a citované rozsudky správních soudů se týkají běžné rozhodovací praxe úřadů věřené správy včetně orgánů EIA. Chyby, nezákonnosti a selhávání zdrcujícím způsobem kritizované v těchto rozsudcích se běžně opakují a vyskytují se i v řadě dalších úředních rozhodovacích procesů a nevyhnuly se bohužel ani tomuto konkrétnímu projednávání EIA, stačí kriticky nahlédnout</p>	<p>Uvedené rozsudky se netýkají aktuálního procesu EIA, ani řešené problematiky – týkají se překračování ekologických limitů, které v tomto procesu EIA není signalizováno.</p> <p>Tento proces EIA je veden v souladu se základními zásadami správního rozhodování.</p>

<p>skutečnou kvalitu posudku EIA. Proto jsme jako účastníci projednávání pojali opakovaně obsáhlou argumentaci soudů jako součást svého vlastního včasného písemného vyjádření v rámci této EIA. S těmito námitkami, ve značné míře spojenými s konstatováním průkazných nezákonností, se musí orgán EIA i dotčené orgány odpovědně vypořádat v souladu se základními zásadami správního rozhodování (§ 2 - 8 správního řádu), tedy věcně správně, zákonným způsobem, přesvědčivě, nestranně a přezkoumatelně. Nestačí, pokud jen prohlásí, že dané rozsudky obsahují závazný právní názor pouze pro konkrétní rozsuzované případy. Materiálně tomu tak není a nemůže být, když se vytknuté nezákonnosti a chyby soustavně opakují v rozhodovací praxi výše uvedených úřadů.</p> <p>Zdůrazňujeme, že dokonce i posudek EIA výše konstatovaných kvalit nechtěně usvědčuje oznamovatele, že nepodal hodnověrný průkaz podlimitního zatížení okolních chráněných staveb hlukem za plného provozu záměru. Souhlasné stanovisko podle zákona nepřichází v úvahu.</p> <p>Orgán EIA ani autor posudku EIA nejsou oprávněni měnit oznamovatelem stanovené údaje o kapacitě, rozsahu a řešení záměru ani za něj dopracovávat dokumentaci EIA. Posudkář ovšem v řadě případů fakticky dopracovával a zajišťoval doplnění dokumentace. To je na mnoha místech jeho posudku dostatečně patrné. Jde o procesní pochybení, jež je v rozporu se zákonem. V kontextu celého záměru a jeho sporných stránek se ovšem jedná spíše o pouhý detail... .</p>	<p>Záměr je jednoznačně limitován podmínkami stanoviska (navrženými v posudku) 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 „plný 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>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.</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>Ve smyslu výše uvedeného</p> <p>I. podáváme odůvodněné a včasné nesouhlasné písemné vyjádření k posudku EIA a</p> <p>požadujeme, aby proběhlo nyní zrušené veřejné projednání - a to nikoli v době dovolených (červenec - srpen), ale v některém vhodném zářiovém termínu roku 2013 a</p>	<p>I. Zákon č. 100/2001 Sb. nijak nevylučuje konání veřejného projednání v červenci – srpnu.</p> <p>II. Stanovisko EIA obsahuje podrobné, pravdivé a hodnověrné</p>

II. požadujeme v předepsaných lhůtách vydat n e s o u h l a s n é s t a n o v í s k o obsahující podrobné, pravdivé a hodnověrné odůvodnění nesouhlasu.	odůvodnění.
---	-------------

Metropolitní region – sdružení ochránců přírody, ze dne 12. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání
<p>1. Zpracovatel posudku se nikterak nevypořádal s připomínkami našeho sdružení, obsaženými ve stanoviscích ze dnů 7. XII. 2010 a 16. X. 2011. V prvním odstavci uvádí, že projekt je primárně připravován pro flotilu nízkonákladových leteckých společností. Neuvádí, pro koho je projekt připravován sekundárně. Dle posuzovatele je stav letadel dobrý a letadla průměrně nejsou starší, než čtyři roky. Vzhledem k tomu, že projednávání letiště trvá několik let, tato flotila nutně zestárá. Závažnější však je, kdo další má letiště využívat. První odstavec vypořádání je tedy nic neříkající, nulitní. Ve třetím odstavci vypořádání sděluje zpracovatel posudku, že nebyly zjištěny významně nepříznivé nebo rizikové vlivy. To je ostatně mottem celého posudku, které autor blíže nerozvádí.</p> <p>Naše stanovisko dále směřujeme na odstavec druhý, kde zpracovatel odkazuje na to, že pravděpodobnost havárie se zásobníky petrochemických kombinátů v důsledku leteckého provozu je o několik řádů nižší, než příčiny jiné, a to včetně rizik střetů s ptáky. K tomu směřuje další část našeho stanoviska.</p> <p>2. Ve stanoviscích ze dnů 7. XII. 2010 a 16. X. 2011 mimo jiné poukazujeme na existenci a fungování početných ptačích populací v těsném okolí stávajícího letiště nebo i v jeho prostoru. To nepopírá ani dokumentace a autor posudku. Podstatný rozdíl je však v dalším nakládání s údaji o ptácích. Vedle přítomnosti méně hmotných, drobných ptáků v areálu stávajícího letiště i v blízkosti něj se zde pravidelně vyskytuje velké množství ptáků, kteří zde sídlí a migrují, a to dle druhů buď celoročně, nebo sezónně, nebo nahodile. Je třeba přímo říci, že úsilí o zřízení letiště ve vzdálenosti 1000 - 2000 m od údolí Vltavy, které je významným ptačím shromaždištěm a migrační trasou, je nejen podivné až křečovitě, ale i nezákonné. Jak dokumentace, tak i posudek jsou prostoupeny snahou eliminovat škodlivou existenci ptáků. Zákon na ochranu přírody</p>	<p>Slovo primárně má význam hlavně nebo především, nikoli první možnost z několika.</p> <p>Posudek uváděl stáří letadel k době zpracování posudku.</p> <p>Dostatečná ochrana ptáků je v rámci procesu EIA respektována v souladu se zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Ke snížení pravděpodobnosti kolize s ptáky a vlivu na ptáky 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>K problematice databáze IBIS je možno konstatovat, že pravděpodobně</p>

<p>114/92Sb., který odkazuje na směrnici Rady 79/409/EHS, který při hodnocení vlivů LVO mají obhajovat příslušné orgány v čele s MŽP, ve svém ustanovení § 5a chrání všechny druhy ptáků před úmyslným vyrušováním a ničením jejich biotopů. Tentýž zákon v § 5b hovoří o odchylném postupu při ochraně těchto ptáků, ovšem za podmínky, že neexistuje jiné uspokojivé řešení. Zde toto uspokojivé řešení existuje - od záměru zřízení letiště upustit.</p> <p>Aby bylo možno exaktně stanovit, jaké jsou formy a rozsah interakce ptáků s letadly, je třeba mít vyhovující údaje. Vedle doplněného zoologického průzkumu se jedná především o údaje o druzích a početnosti jednotlivých druhů ptáků, kteří se v blízkém okolí letiště vyskytují. Dokumentace se opírá o pozorování v časovém úseku necelých tří let, zčásti vytvořených zpracovatelem, který je na existenci letiště přímo závislý. Naše sdružení disponuje pozorováními mezi roky 1981 až 2011. Nejsou kontinuální, protože byla získávána pro jiné účely, ale my je pro posouzení stavu považujeme za plně dostačující.</p> <p>Problematiku střetů s ptáky řeší příloha zpracovatele mgr. Sojky, který ji staví především na externích poznatcích a zdrojích. Zde zaujme sdělení o celosvětově a dlouhodobě provozované databázi střetů letadel s ptáky s názvem IBIS, do které však ČR začala zasílat údaje až v r. 2010 (!). Do databáze přispívá řada států, pouze některé však svědomitě, u většiny dalších se jedná o nahodilé a nepravdivé údaje. Nicméně z těchto údajů zpracovatel hodnocení vlivů čerpá a dále je statisticky rozpracovává, což výsledky podstatně zkresluje. Zpracovateli posudku to vyhovuje, neshledává žádnou závadu. Z materiálu je možno citovat údaj z období 2001 - 2007. Za tuto dobu dle IBIS došlo ke 42 508 kolizím ptáků s letadly, z nichž ve 27 937 případech došlo k poškození letadel a ve třech případech k úplnému zničení letadel. Je ovšem třeba se ptát, kolik kolizí nastalo skutečně, a kolik letadel bylo zničeno. Pokud by údaje v databázi byly úplné, jednalo by se zřejmě o násobky údajů. Autor posudku se však s údaji plně spokojuje a vůbec je nekommentuje.</p> <p>Dokumentace uvádí údaje o zjištěných řadách druhů ptáků, kteří mohou kolizi způsobit. Tato data jsou jen zčásti pravdivá a údaje jsou neúplné. Současně jsou navrhovány způsoby ochrany letiště. Autorovi posudku se data i návrhy jeví jako úplné a v podstatě je nekommentuje. Proto ani nepřikládá nejmenší váhu</p>	<p>žádná databáze není naprosto přesná a nezahrnuje naprosto všechny případy. Z logiky věci však vyplývá, že větší počet nenahlášených případů bude u kolizí s ptáky bez poškození než u případů, kdy bylo zničeno letadlo. Z tohoto pohledu lze potom považovat výsledné údaje za spíše nadhodnocené. Zpracovatel posudku ani proces EIA nemají žádné nástroje, kterými by mohli opravovat mezinárodní databáze.</p> <p>Co se týče kolizí s ptáky, pak opět proces EIA nijak nezastírá, že tato problematika zahrnuje i jiné druhy ptáků než havrany a kavky. Údaje dodané v dokumentaci EIA lze považovat za dostatečné.</p> <p>Za nepříznivých meteorologických podmínek bylo prokázáno, že se ptáci z důvodů viditelnosti pohybují v menších výškách a mohou ohrozit letadlo pouze v bezprostřední blízkosti letiště, kde lze efektivně využít nástrojů ornitologické ochrany.</p> <p>Rizika provozu letiště Vodochody nebyla vyhodnocena jako enormní, ale jako průměrná plně srovnatelná s některými evropskými letišti. 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>Stanovení pravděpodobnosti havárie letadla se zásobníky kapalných chemikálií po střetu letadla s ptáky nelze stanovit jinak než výpočtem podle příslušné metodiky protože k takové havárii dosud na světě nedošlo.</p> <p>Stanovení se podmínek k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů je povinností zpracovatele posudku a procesu EIA. .</p>
--	---

připomínám našeho sdružení. Je skutečností, že modernější letadla mají schopnost vyrovnat se s kolizí s ptákem včetně jeho nasátí do motoru, dokonce i v případě několika exemplářů. To ovšem platí pro méně hmotné druhy a jedince, případně menší množství málo hmotných jedinců. V obou případech dokumentace několika způsoby bagatelizuje rizika, vznikající kolizemi velkých ptáků a velkých hejn s letadly, a odkazuje je do roviny nepravděpodobnosti. K tomu používá dva způsoby - neuvádí, resp. nedisponuje relevantními daty o výskytech ptáků, a nadsazuje možnosti ornitologické ochrany letiště. Co se týká stáří letadel, běžně jsou provozována letadla stará i desítky roků.

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

V části 1.2.1 dokumentace je uvedeno, že skalnaté údolí Vltavy není pro ptáky příliš atraktivní, a tedy že letiště, ležící nedaleko údolí, má vyhovující polohu. To se však nezakládá na pravdě! Údolí Vltavy je zimovištěm četných druhů vodních ptáků, zejména v tuhých zimách, kdy Vltava nezamrzá, a kromě toho je vltavské údolí osou migračních tras řady ptáků v šíři až 3 km, a to právě hmotných druhů. Stejně jako v případě havranovitých závisí jejich pohyb na aktuálních klimatických podmínkách. Některé druhy se objevují pravidelně, v posledních cca patnácti letech se však objevuje i řada méně obvyklých druhů. Protahuje zde ve velkých hejnech více druhů hus a kachen (např. husa polní, kajka mořská), labutě, volavky, potápky, kormoráni a další. Pozorován byl zálet orla mořského a orlovce říčního, potáplice severní a volavky bílé, ze současné doby pochází pozorování pelikána. U řady z nich byl pozorován let v blízkosti

<p>nebo přímo přes letištní plochy.</p> <p>Je třeba zmínit i nahodilou přítomnost ptáků, do níž náleží nálety zdivočelých domácích holubů. V případě vodních ptáků pak je při déle trvajících záplavách dokladován silně se zvyšující počet vodních ptáků, kteří v zaplavených územích nacházejí snadnou potravu. Zpracovatel posudku však nepocituje nutnost ověřit údaje z dokumentace, a tím méně se blíže zabývat našimi připomínkami.</p> <p>3. Jak jsme již poukázali v předchozím odstavci, letiště ovlivní život ptáků i likvidací nebo zákazem zemědělských činností, provozů nebo způsobů hospodaření, které by potenciálně mohly ptáky přilákat. Je to v přímém rozporu s nutností obnovy a příznivé rekonstrukce krajiny vč. zvyšování její kultury a obytnosti, i v rozporu s ochranou ptáků. Strpět by to zřejmě bylo nutné v případě, že by v Praze letiště absentovalo, avšak vzhledem k úplné zbytečnosti pořizování nového letiště zde není důvod k porušování příslušného zákona.</p> <p>4. Nedostatečné údaje o střetech ptáků s letadly ve světovém měřítku, neúplné statistické údaje v ČR, zcela nepostačující údaje o druzích, počtech a migračních zvyklostech ptáků v okolí letiště Vodochody, zlehčování havarijních situací poukazem na to, že proudovým dopravním letadlem lze bez větších obtíží plachtit na jiné letiště či dosednout na louku, i další okolnosti signalizují neurčitost a nedostatečnost dokumentace hodnocení vlivů, na což autor posudku prakticky nepoukazuje. Stejně tak činí s našimi připomínkami, kterými se nezabývá. Racionální investor, dbalý zákonů, by nezřídil letiště tam, kde rizika jsou enormní.</p> <p>Jednoznačně nedůvěřujeme závěrům zpracovatelů, podpořených autorem posudku, o hypotetické frekvenci havárií letadla se zásobníky kapalných chemikálií po střetu letadla s ptáky v rozsahu $1,03 \times 10^{-8}$/rok, protože zde nejsou podpořeny vyčerpávajícími průzkumy, nýbrž spekulativními tezemi. Bagatelizována je možnost vysazení všech motorů letadla nasátím většího množství menších ptáků nebo ptáků hmotných při klimatické poruše, nulové viditelnosti a špatné komunikaci s řídícím provozu. Dokumentace ve všech případech s účelovým optimismem ujišťuje o nepravděpodobnosti kolize letadla s chemickými zásobníky. V dokumentaci nenajdeme zmínky o zpracovaných skutečných havarijních plánech (hasiči). Zpracovateli posudku to opět nevádí, naopak sám hledá argumenty ve prospěch záměru, ačkoliv jako osoba určená</p>	
---	--

<p>státem by měl požadovat jejich detailní uvedení a prověření.</p> <p>Ani nízká statistická pravděpodobnost krajního katastrofického scénáře přímé kolize letadla se zásobníky po střetu s ptáky, vyjádřená neurčitou a zpochybněnou frekvencí $1,03 \times 10^{-8}$/rok, není důvodem pro zřízení takového rizika, jestliže současně existuje jiné technicky, ekonomicky a environmentálně vhodnější řešení (tedy provoz a rozšíření letiště Ruzyně).</p> <p>Považujeme proto záměr, budování Letiště Vodochody za nepřijatelný, a to mimo jiné pro vysoké riziko střetů letadel s ptáky v klimaticky nepříznivých obdobích, spojených s následnou kolizí letadel se zásobníky kapalných chemikálií.</p> <p>Závěr:</p> <p>Sdružení „Metropolitní region - sdružení ochránců přírody“ považuje záměr budování Letiště Vodochody nadále za nepřijatelný, a to mimo jiné pro nedostatečně prezentované negativní vlivy i pro vysoké riziko střetů letadel s ptáky v klimaticky nepříznivých obdobích, které nejsou podpořeny relevantními výsledky průzkumů ptáků. Jako vysoce rizikový faktor vidíme kolize letadel se zásobníky kapalných chemikálií petrochemického kombinátu. Zdůrazňujeme, že autor posudku v tomto směru dokumentaci hodnocení neposuzoval, ani se nezabýval našimi připomínkami.</p> <p>Považujeme vlivy, záměru na životní prostředí, zdraví obyvatel, krajinu a hmotný majetek za nejen významně nepříznivé, ale i vysoce rizikové, a proto požadujeme vydání negativního stanoviska MŽP. Současně navrhuje úplné a trvalé upuštění od záměru.</p>	
---	--

O. s. Bašť se baví, ze dne 10. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání
<p>1) Nesouhlasíme se zdůvodněním potřeby záměru a jeho umístění. Trváme na tom, že se jedná o čistě komerční aktivitu soukromé společnosti, jejíž cíl dosažení zisku nemůže být povýšen nad práva občanů na život ve zdravém a klidném prostředí. V žádném případě se nejedná o veřejně prospěšnou stavbu</p>	<p>1) Zdůvodnění potřeby záměru je dle zák. č. 100/2001 Sb. zcela věcí oznamovatele a nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na ŽP. Proces EIA nemá žádné možnosti toto zdůvodnění měnit.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném svém ustanovení neobsahuje požadavek na</p>

<p>a podle toho musí být posuzována.</p>	<p>„Posouzení zdůvodnění potřeby záměru“.</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. 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 potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. 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 č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. 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 č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
<p>2) Zásadně nesouhlasíme se zřízením ochranného hlukového pásma na území obce Bašť. Ochranné hlukové pásmo není zřizováno k ochraně obyvatel před hlukem. V prostoru ochranného hlukového pásma naopak nemusejí být dodržovány hlukové limity. Zřízení ochranného hlukového pásma by znamenalo ohrožení obyvatel obce a zejména dětí a seniorů hlukem, vibracemi a zhoršení životních podmínek.</p>	<p>2) OHP je navrženo dle hygienických předpisů a zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: „Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky.“</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají</p>

	nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.
3) V rozborech negativního vlivu na obyvatelstvo nejsou uvažovány současné sportovní a rekreační aktivity včetně pobytu obyvatel, zejména dětí na veřejných prostranstvích a zahradách rodinných domů. Protože Občanské sdružení „Baš' se baví“ bylo založeno mimo jiné za účelem aktivního přispívání k využívání volného času všech občanů Baště, především dětí, seniorů a rodičů s dětmi, není pro nás přijatelné jakékoliv zhoršení životního prostředí, ve kterém žijeme.	3) Realizace a provoz záměru je podmíněna plněním hlukových limitů nejen v chráněném venkovním prostoru staveb, ale i v chráněném venkovním prostoru, který zahrnuje uvedené aktivity.
4) Vyjadřujeme své znepokojení nad negativním vlivem provozu letiště Vodochody na obec Baš', která by se v budoucnosti změnila v místo, které je nevhodné pro život. Téměř jistě se bude muset obec Baš' vypořádat se svou polohou mezi dálnicí D8, čtyřproudou silnicí č. 1/9 a vysokorychlostní železniční tratí Praha - Drážďany. Další negativní důsledky vedení přistávacího koridoru letiště Vodochody nad obcí by byly proto pro občany fatální. Veškeré negativní jevy, jejichž působení se bude kumulovat, je nutné posuzovat najednou a nikoliv jednotlivě.	<p>4) Uvedené vlivy bylo v procesu podrobně vyhodnoceny a posouzeny a zjištěno, že k nadlimitním vlivům v souvislosti s provozem záměru nebude docházet.</p> <p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic byly 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 sčítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze sčítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z ustanovení § 12 zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí: 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</p>
--	--

	<p>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>Záměr je jednoznačně limitován podmínkami stanoviska a to především jednou z hlavních podmínek – plněním hlukových limitů, které bude zajištěno prostřednictvím podrobně stanoveného monitoringu hluku. Neexistuje tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, který bude překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</p> <p>Pozn. k vysokorychlostní trati: vysokorychlostní trať není plánována ve smyslu jednoznačných představ o technických, ekonomických a časových parametrech, ale je chráněn její koridor v územních plánech obdobně jako např. trasa průplavu DOL. Její eventuelní příprava bude podléhat procesu EIA, stejně jako každý záměr typu železniční trati (viz příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb.).</p>
<p>5) 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</p>	<p>5) V procesu EIA byla vlivu hluku na děti věnována nadstandardní pozornost, věnuje se jim celá jedna část posouzení vlivů veřejné zdraví včetně kompenzačních opatření. Tato kompenzační opatření jsou součástí</p>

<p>EUROCONTROL upozorňuje na navrhovanou skladbu předpokládaného leteckého parku, která se může jevit nespolehlivá. 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. Požadujeme, aby MŽP při formulaci Stanoviska uvážilo právě dopady u dětí. Nejmladší generace by byla hlukem ohrožena nejvíce.</p>	<p>podmínek tohoto stanoviska.</p> <p>Možná změna skladby předpokládaného leteckého parku je plně ošetřena následující podmínkou stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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>Domníváme se, že posudek vůbec nereaguje na neobjektivní informace o rozsahu vlivu na životní prostředí a zdraví obyvatel, které jsou uvedeny v dokumentaci. Z tohoto důvodu požadujeme, aby předkladatel a investor od předmětného záměru vzhledem k velmi negativním důsledkům na obyvatele dotčených obcí ustoupil.</p>	<p>Posudek na tyto informace reaguje a v rámci návrhu stanoviska podstatně zpřísnil podmínky pro realizaci a provoz záměru, tak aby nemohlo docházet k překračování ekologických limitů. Tyto podmínky jsou součástí stanoviska EIA.</p>

bSp, o. s., ze dne 12. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání
<p>Občanské sdružení nesouhlasí se způsobem, jakým se zpracovatel posudku RNDr. Vladimír Ludvík vypořádal, či přesněji řečeno nevypořádal, s připomínkami občanského sdružení: Dle jeho názoru je dokumentace úplná, nezhodnocuje ji absence alternativních řešení záměru, plně dostačující mají být modelové výpočty emisí hluku a zplodin ze startujících letadel.</p>	<p>Dokumentace je úplná, alternativní řešení nebyla do posuzování předložena.</p> <p>Modelové výpočty akustické a rozptylové studie jsou pro proces EIA dostatečné. Jsou provedeny podle legislativou stanovených metodik – Symos dle legislativy zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, nebo podle evropských doporučených metodik – Cadna A u akustické studie (viz studie Eurocontrol). Pro posouzení vlivů hluku nejsou legislativou metodiky stanoveny, jedná se metodiku doporučenou EU.</p>
<p>Zpracovatel posudku se argumentačně nevypořádal s požadavkem skutečného sběru empirických dat o stavu emisí za simulovaného typického letového dne, a oprávněným zájmem obyvatel Postřizína a dotčených okolních obcí na</p>	<p>Povinností zpracovatele rozptylové studie dle legislativou stanovené metodiky je použití emisních faktorů, které jsou výsledkem skutečně vědeckých výzkumů na základě tisíců měření, výpočtů a oponentur. Tyto</p>

<p>objektivní zjištění synergických a kumulativních vlivů záměru Letiště Vodochody. Ba naopak navrhuje provádět skutečná měření až za samotného provozu letiště, tedy v době, kdy již může být nevratně poškozováno lidské zdraví a životní prostředí.</p>	<p>emisní faktory zveřejňují celosvětově uznávané instituce – americká EPA a evropská EEA. Tak to také v rozptylovou studii provedeno bylo. Jednorázový sběr dat za simulovaného typického letového dne by nepřinesl žádné seriózní údaje a jeho použití v rozptylové studii by bylo metodickou chybou.</p> <p>Reálná měření byla a jsou prováděna. Za provozu záměru nemohlo být měření provedeno, protože bez provedení procesu EIA nelze záměr realizovat a uvést do provozu.</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 ustanovení §12 zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí: 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</p>
--	---

<p>Tímto závěrem zpracovatel posudku upřednostňuje ekonomické zájmy oznamovatele nad ústavně garantovaným právem na příznivé životní prostředí a obchází smysl a účel řízení o posuzování vlivů na životní prostředí. Neprofesionalita zpracovatele posudku nakonec vyplývá ze závěrečného hodnocení záměru v oponentním posudku, jenž byl z podstatné části doslovně opsán z již dříve vypracovaného hodnocení záměru Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně (MZP 090).</p>	<p>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>Plnění ekologických limitů nelze prokázat jinak, než měřením za provozu.</p> <p>Ekonomické zájmy se v procesu EIA nijak nehodnotí a neprojevují.</p> <p>Proces EIA plně respektuje ustanovení § 11 zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, který stanoví, že území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.</p> <p>Je logické, že tentýž typ záměru bude generovat obdobné vlivy, které budou obdobně vyhodnoceny.</p>
<p>Lze tedy uzavřít, že zpracovatel posudku ve svém hodnocení ignoroval připomínky občanského sdružení k dokumentaci, závěry plynoucí ze zprávy společnosti EUROCONTROL bagatelizuje, respektive se upnul jen k tvrzení o „odolnosti lomeno robustnosti“ dokumentace co do rozsahu akustické studie a hodnocení dopadů na jednotlivé složky životního prostředí odbývá vágními citacemi typu „velmi malé“. Takto shrnuté závěry zpochybňují požadavek objektivnosti oponentního hodnocení.</p>	<p>Zpracovatel posudku vypořádal připomínky o.s. k dokumentaci dle zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>Závěry Eurocontrol plně respektoval v návrhu stanoviska EIA, stejně jako jsou plně respektovány v tomto konečném stanovisku EIA.</p> <p>Verbální posouzení velikosti a významnosti vlivů na ŽP jsou metodickou povinností osob podílejících se na posuzování vlivů na ŽP.</p>

Z uvedeného důvodu OS trvá na svých připomínkách, které vtělila do svého vyjádření k dokumentaci ze dne 13.10.2011. Dále se OS dovolává svého práva být účastníkem všech navazujících řízení podle zvl.pr.předpisů.	OS je uvedeno mezi subjekty ve stanovisku EIA, jakožto účastníka procesu EIA.
---	---

O. s. Klecansko, Větrušicko a okolí, ze dne 13. 6. 2013

<p>Ve smyslu ustanovení §9 zákona 100/2001 Sb., O posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů se tímto vyjadřujeme k zaslanému posudku EIA MZP 257 „Vodochodské letiště“. Na rozdíl od zpracovatele posudku shledáváme vliv posuzovaného záměru na životní prostředí a životní úroveň obyvatel v něm žijícím za značně negativní, namítáme přílišnou shovívavost posudku k záměru, neztotožňujeme se s jeho závěry a trváme na své žádosti vydat k záměru nesouhlasné stanovisko.</p> <p>Jsa si vědomi, že proces EIA nemapuje ekonomické parametry záměru ani nezodpovídá (ekonomickou) nutnost realizace záměru, přesto považujeme za nutné se zabývat variantní otázkou, zda záměr nebude „zbytečně“ negativně ovlivňovat životní prostředí na dalším území České republiky a znehodnocovat jej (zejména s ohledem na stávající a plánovanou (EIA MZP090) kapacitu Letiště Václava Havla - Praha Ruzyně). Tato základní otázka - nutnosti a nezbytnosti dalšího znehodnocování životního prostředí nebyla ani v dokumentaci, ani v posudku dostatečně vypořádána; nebylo nabídnuto alternativního posouzení s a bez realizace předloženého záměru. Podle námi provedené analýzy dojde jeho realizací především k nárůstu automobilové dopravy a ke značným emisím hluku. Dle našeho názoru posudek i návrh stanoviska se dostatečně nevypořádávají ani s jedním z těchto aspektů:</p>	<p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. 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 č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. 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 č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: „Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen „oznamovatel“), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen „oznámení“) příslušnému úřadu.“ Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil jinou variantu resp. alternativu, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>Emise hluku</p> <p>Emise hluku jsou dle posudku minimalizovány jak návrhem stavebních</p>	<p>Legislativa ochrany veřejného zdraví stanoví pro leteckou dopravu</p>

<p>opatření, tak redukcí počtu pohybů letadel. Na základě teoretické studie byl stanoven limit 35000 pohybů, jehož nepřekročitelnost je garantována v podmínce kladného stanoviska. Zároveň je definován strop pro kontinuální (průměrované) emise hluku - hranice izofon, v případě jejich překročení bude počet pohybů redukován. Hluk je nepřetržitě monitorován na několika měřících stanicích, je analyzován a prediktivně reflektován v dalším plánování provozu letiště.</p> <p>Uvedené podmínky kladného stanoviska nepovažujeme za dostatečné. I při dodržení stanovených limitů bude docházet ke značnému obtěžování obyvatel hlukem – obtěžování kontinuálním hlukem (např dálnice, kontinuální provoz), na které pamatuje legislativa ČR a je předmětem stanovených limitů, však bude zanedbatelné proti okamžitým expozicím hluku - zejména startům a nízkým průletům letadel (které jsou v prvním kontinuálním případě „kompenzovány obdobím ticha“). Požadujeme tedy i závazné stanovení limitů okamžitých expozicí hluku nastavených pod maximálními přípustnými emisemi daných kategorií letadel a zákonných limitů a zakotvení odpovídajících penalizací provozovatele letiště za jejich překračování (např. i z důvodu použití reverzace).</p>	<p>hlukový limit pro charakteristický letový den, který jednoznačně definuje. Tento limit představuje společensky přijatelnou míru rizika a garantuje, že za jeho splnění nedojde k významným vlivům na zdraví.</p> <p>Není smyslem procesu EIA, ani v jeho možnostech stanovat další hlukové limity pro kratší období a pro jeden konkrétní případ. Tento požadavek je nutno adresovat směrem k zákonodárci.</p> <p>Použití brždění pomocí reverzace tahu je plně zohledněno v hlukové studii, podmínkami stanoviska je dále omezeno (nad rámec podkladů pro hlukovou studii).</p>
<p>Zároveň rozporujeme účinnost podmínky stanovených trajektorií letů a zákazu reverzace - tyto podmínky z procesu EIA bezpochyby budou zapracovány do provozních řádů letiště, jsou podle vyjádření kompetentních orgánů optimální, avšak jejich plnění není možné v praxi vynucovat; jak ukazuje denní zkušenost z mikroregionu Klecanska, sestupové ani vzletové trajektorie z hlavní dráhy ruzyňského letiště nejsou bezvýhradně dodržovány a dochází k hlukovým expozicím v místech, kde to není a nebylo teoreticky předpokládáno (a tudíž nejsou ani měřeny, ani kompenzovány). Zpracovatel posudku v odpovědi na jedno vyjádření uvádí, že pokud by nebyly stanovené trajektorie dodržovány, není naplněna podmínka kladného stanoviska EIA a letiště by nemohlo být provozováno. Požadujeme přidání podmínky pro zavedení metodiky a následného monitoringu dodržování těchto stanovených trajektorií a explicitní</p>	<p>Tento požadavek přímo vyplývá z podmínek stanoviska – podmínkami stanovené trajektorie budou muset být dodržovány a je věcí provozovatele, jak toto povinné plnění zařídí. Detailní návod není věcí procesu EIA.</p> <p>Z hlediska procesu EIA, který posuzuje vlivy hluku, je podstatná podmínka kontinuálního monitoringu, který byl v souladu s doporučením studie Eurocontrol rozšířen o další monitorovací stanici. Vzhledem k tomu, že monitoring hluku bude navíc vybaven výpočtovým modulem a jednou mobilní stanicí, bude schopen monitorovat dostatečně rozsáhlé území. Viz studie Eurocontrol.</p>

<p>zákaz výrazných odchylek od stanovené trajektorie a to bez výjimek (tj. ani z důvodu bezpečnosti - ve smyslu odpovědi zpracovatele posudku, že pokud popsáním manévrem nelze pohyb provést, není možné provoz letiště povolit, viz dodatek 4 posudku, str. 15). V případě malých odchylek požadujeme zakotvení penalizace provozovatele letiště za nedodržování trajektorií daných v podmínkách kladného stanoviska včetně případné nutnosti zhuštění sítě monitorovacích stanic provozovatelem letiště a pro případ hrubých odchylek od trajektorie (byť z důvodů bezpečnosti, viz výše) zpřesnit formulaci podmínky tak, že použití jiných trajektorií je nepřípustné tak, aby rozpor mezi podmínkami a provozem byl prokazatelný.</p>	
<p>Posudek nereflektuje ani problematiku sestupovou trajektorii při přiblížení RWY28 v přímém směru z důvodu kolize s trajektorií pro hlavní přistávací dráhu letiště Praha Ruzyně (vybudování paralelní dráhy problém pouze přesouvá jižněji). Tato kolize sestupových trajektorií buď bude znamenat až 50% snížení kapacity obou letišť a nebo trasování sestupové dráhy na letiště Vodochody na nižší letovou hladinu. To ale implikuje, že od průsečíku trajektorií až po návrat do uváděné optimální trajektorie bude za tahu motorů pohyb udržován v téže (nižší než teoreticky naplánované) výšce. Tento problém ani přepracovaná dokumentace, ani posudek neuvádí (byť na něj bylo již v rámci původní dokumentace upozorněno). Požadujeme proto explicitní stanovení minimální výšky na úrovni optimálních trajektorií (tak, aby popsáný manévr byl nepřípustný) a zahrnutí této podmínky do monitoringu a následných penalizací.</p>	<p>K problematice sestupové trajektorie při přiblížení RWY28 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>Podle těchto trajektorií byla zpracována hluková studie.</p> <p>Vlivy hluku budou plně kontrolovány navrženým monitoringem hluku.</p>
<p>Zároveň požadujeme takovou formulaci podmínky, která by umožňovala kontrolu plnění omezujících podmínek (trajektorie, výška, hluk) nejen obcím, ale i široké dotčené veřejnosti. Požadujeme rovněž, aby doba spuštění monitoringu nebyla odvislá pouze od počtu proudových letadel (jak je uvedeno v návrhu stanoviska), ale rovněž od procentuálního nárůstu počtu pohybů od referenčního stavu (o 10%, resp. 20%) a podmínku funkce monitoringu nejdéle rok od uvedení letiště do zkušebního provozu.</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. Vlivy hluku primárně souvisí s počtem pohybů proudových letadel, nikoli s dobou provozování záměru nebo procentem referenčního stavu.</p>

<p>I přes zvolenou metodiku výpočtu hlukové zátěže (a oponentský posudek na hlukovou studii), zejména s ohledem na krátkodobé expozice hluku, upozorňujeme, že okamžité emise hluku vydávané leteckými motory jsou značně směrové, což studie zcela nereflektuje s odkazem na jejich marginalitu (danou jejich 24hod průměrováním). Tedy uváděná oblast vyšší (kontinuální) hlukové zátěže bude podstatně menší než oblast, v níž bude docházet k (objektivnímu či subjektivnímu, krátkodobému či dlouhodobému) obtěžování. Navíc uvedené trajektorie s obraty povedou k rozšiřování této oblasti i do směrů kolmo od osy přistávací dráhy. Bylo by proto minimálně vhodné modifikovat podmínky tak, aby umožňovaly rozmístění i „pozaďové“ monitorovací stanice mimo osu přistávací dráhy/trajektorií.</p>	<p>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>Za nedostatečné požadujeme vyjádření o kumulaci hlukových emisí z různých typů zdrojů kterou dle textu nelze vypočítat, neb nejsou v modelu definovány odpovídající převodní koeficienty. I v případě, že tyto koeficienty by nebyly definovány, neznamená to, že emise hluku se nebudou kumulovat - a pakliže nelze něco teoreticky modelovat, musí se vycházet z principu předběžné opatrnosti a rizika nadhodnotit. K tomu však, i přes výhrady zaslané k dokumentaci, nedošlo a posudek to nikterak věcně neřeší, pouze konstatuje, že to nelze modelovat.</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</p>

	<p>limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze sčítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze sčítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel bylo provedeno komplexní zobrazení nejvýznamnějších kumulativních vlivů, které ovšem nemá žádné závazné limity. Navíc se zde používají některé umělé deskriptory - např. L_{DVN}, které jsou výsledkem matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB) a nemají nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnávány s hlukovými limity.</p> <p>U přehledu leteckého provozu je nutné zohlednit také výšku, typ letadla a charakter konkrétního pohybu.</p> <p>Kumulativní vlivy hluku na zdraví jsou v dokumentaci podrobně řešeny ve formě L_{DVN}.</p> <p>Podstatné je to, že dodržování hlukových limitů z veškerého leteckého provozu bude garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s 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</p>
--	--

<p>Za zásadní nedostatek návrhu kladného stanoviska považujeme absenci jakékoliv součinnosti provozovatele letiště (včetně finanční) na návrhu a realizaci opatření, která by kompenzovala nebo minimalizovala emise hluku pro postižené občany (řešeny jsou pouze obecní majetky, např. školy) Požadujeme přidání takové podmínky včetně specifikace, že opatření jsou hrazena z rozpočtu provozovatele letiště.</p>	<p>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>Vůbec nejde o nějaké převodní koeficienty – ty jsou řešeny pomocí jednotek L_{DVN} a L_{AeqN}, ale o to, že k nim nejsou stanoveny příslušné limity. Limity jsou stanoveny pro vlivy hluku z jednotlivých druhů zdrojů hluku.</p> <p>Ovšem tyto hlukové limity respektují mj. ustanovení §12 zák. č. 17/1992 Sb., o životní prostředí: „Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností“. Tím je také zajištěn soulad s principem předběžné opatrnosti.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uvedeny Podmínky pro kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí:</p> <p>- 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</p>
---	---

	<p>dotčených provozem letiště Vodochody</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>V rámci těchto obecných podmínek lze řešit uvedený požadavek. V případě plnění ekologických limitů, nelze stanovovat v procesu EIA žádné detailní kompenzace ve směru k jednotlivým občanům.</p>
<p>Za velmi benevolentní považujeme omezení nočních letů - dle textu posudku jsou realizovány pouze v případě nouze (zpoždění příletů a odletů), avšak jsou číselně omezeny na 4 denně, 730 ročně. Tato čísla považujeme za zcela neadekvátní i vzhledem k tomu, že předkladatel deklaroval použití letiště pro charterové lety, které – jak všeobecně známo - běžně probíhají v nočních a brze ranních hodinách. Tato podmínka povoluje 4 takové pohyby denně, přičemž při jejich výhradní realizaci v sezoně - tzv. charakteristickém období nebude překročen ani roční limit 730 pohybů. Sama dokumentace mluví o 4 pohybech průměrně (tedy maximální a průměrná hodnota je identická), což jasně deklaruje zájem provozovatele o tento „neplánovaný“ provoz. Upozorňujeme, že stejný roční limit pro letiště Ruzyně po stavbě paralelní dráhy (EIA MZP090) je stanoven na 780 pohybů, přičemž celková kapacita je zde 8x vyšší (274500 pohybů ročně).</p> <p>Požadujeme proto, aby noční pohyby na Vodochodském letišti byly zcela eliminovány přesměrováním na letiště Ruzyně a nebo alespoň v nejzazším možném případě proporcionálně redukovány na maximálně 90 pohybů ročně, pak ale požadujeme zapracování povinnosti provozovatele letiště minimalizovat počet nočních pohybů všemi dostupnými prostředky (identicky k podmínce 50 MZP090) a to způsobem, který bude širokou dotčenou veřejností kontrolovatelný. Výši nabídnutých kompenzací těchto pohybů aditivními letištními poplatky považujeme za zcela neodpovídající a požadujeme explicitní</p>	<p>Nejedná se omezení nočních letů, ale o omezení zpožděných příletů. V noční době nemohou být žádné pohyby letadel plánovány, a to samozřejmě ani charterové lety.</p> <p>Z toho, že jsou omezeny neplánované přílety rozhodně nelze usuzovat na zájmu oznamovatele o „neplánovaný“ provoz. V původní dokumentaci EIA byl noční provoz zcela vyloučen. Teprve v doplněné dokumentaci se v zájmu objektivit objevil požadavek na zapracování výjimečné situace opožděného příletu plánovaného před 22. hodinou. Aby bylo možno tuto situaci zapracovat do hlukové studie, byly jako výjimečné maximum řešeny 4 opožděné přílety/den. V rámci principu předběžné opatrnosti pak musely být 2 opožděné přílety řešeny pro každý den.</p> <p>Letiště Ruzyně po uvedení paralelní dráhy do provozu má povoleno plánovat 40 pohybů letadel v jedné noční době, letiště Vodochody 0. Počet opožděných (neplánovaných) příletů letiště Ruzyně omezen nemá, letiště Vodochody má omezen na max. 4.</p> <p>V případě „skrytého plánování“ příletů po 22. hodině by se dopravce vystavoval vážnému nebezpečí nemožnosti přistát na letišti Vodochody v případě skutečného zpoždění, protože další podmínkou je stanoveno, že od 24.00 do 6.00 bude letiště pro veškeré pohyby letadel uzavřeno – tedy i pro přílety zpožděné tak, že by musely přistávat po 24. hodině.</p>

<p>požadavek, které by pro provozovatele letiště garantoval ekonomickou nevýhodnost realizace takových pohybů.</p>	<p>Závěrem je možné konstatovat, že noční provoz je povolen pro výjimečný (neplánovatelný) opožděný přílet při bezpečném plnění hlukového limitu pro noční dobu, navíc nad rámec zákonných požadavků omezený nejen na charakteristický letový den, ale na každou konkrétní noc a nejen na celou noční dobu od 22 do 6 hod, ale jen na dobu od 22 do 24 hod.</p>
<p>Zároveň upozorňujeme za nekonzistenci textu, který na str. 22 - „odlety nejsou v nočních hodinách povoleny“ pohyby zakazuje, avšak na str. 21 uvádí, že „jsou povoleny (v některých případech) odlety bázaných letadel“. Ve smyslu podmínky 48 EIA MZP090 požadujeme identickou podmínku i pro letiště Vodochody tedy aby provozovatel letiště měl za povinnost provádět tzv. slotaci pohybu (tedy upřednostňovat takový plán, kdy kratší období intenzivního provozu jsou následována delšími obdobími bez emisí hluku).</p>	<p>Na str. 21 a 22 se popisuje záměr oznamovatele. Podmínkami stanoviska jsou tyto představy zásadně omezeny a upřesněny.</p> <p>Slotace pohybu ve smyslu podmínky 48 EIA MZP090 se týká 40 povolených plánovaných pohybů na letišti Ruzyně v noční době a to do období 22.00 – 23.59 a 5.30 – 5.59. Letiště Vodochody žádné povolené plánované pohyby v noční době nemá.</p>
<p>Automobilová doprava</p> <p>V souladu s podmínkami kladného stanoviska z hlediska dopravy považujeme za nezbytné nutné vybudování dálničního přivaděče při zachování bezpečnosti provozu (kapacita přivaděče) Ač v reakci na připomínky k dokumentaci posuzovatel slibuje přidání dálničního přivaděče do podmínek souhlasného stanoviska, neučinil tak. Požadujeme proto přidání této podmínky na nutnou realizaci dálničního přivaděče v MUK Odolena Voda a jeho kolaudaci před začátkem zkušebního provozu letiště.</p>	<p>V návrhu stanoviska EIA v posudku stejně jako v konečném stanovisku EIA je uvedena následující podmínka:</p> <p>- podmínkou vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál je zprovoznění uvažovaného přivaděče (IO 01) od D8 (minimálně zahájení zkušebního provozu)</p>
<p>Zároveň dle našeho názoru absentují adekvátní návrhy úprav (okolí) komunikací (včetně I/D8) reflektující zvýšený výskyt nízko letících letadel.</p>	<p>Jedná se o technický detail, který je předmětem dalších stupňů projektové přípravy.</p>
<p>Posudek nikterak nereflektuje ani nedostatečnou kapacitu silnice II/608. Zásadně nesouhlasíme s vedením jakékoliv nákladní automobilové dopravy po dnes již přetížené silnici II/608 v úseku Zdiby-Klíčany-Letiště a Letiště - Exit 9 I/D8 kterou posudek přebírá do stanoviska bez jediného komentáře a žádáme doplnit podmínku, aby veškerá tato tranzitní doprava byla směřována po I/D8 a dálniční přivaděč na letiště. Podotýkáme, že taková tranzitní doprava je již dnes</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>v části prvně jmenovaného úseku právě z kapacitních důvodů vyloučena. Upozorňujeme rovněž, že silnice II/608 je již v současnosti nad svými kapacitními možnostmi (zejména křížení silnic U/608 I/D8 a I/9 ve Zdíbech) a jakákoli další zátěž je nežádoucí. Vybudování dálničního sjezdu u letiště tento problém (díky umístění téměř na konci spádovosti) nikterak neřeší.</p>	<p>Pro stavební práce bylo provedeno dostatečné posouzení a bylo zjištěno, že vlivy stavebních prací vč. stavební dopravy budou přijatelné a hluboce podlimitní.</p> <p>Konkrétní trasy staveništní dopravy budou stanoveny v prováděcích projektech stavby v souladu s legislativou a dopravními možnostmi.</p>
<p>Za nedostatečné požadujeme tvrzení, že velká kapacita záchytných parkovišť není potřeba, neb bude preferována MHD. samotný text předpokládá provoz více než 5500 osobních aut denně. Problematika kapacity příjezdu MHD k terminálu letiště není diskutována (ani dokumentací, ani posudkem) adekvátním způsobem, zejména s ohledem na fakt, že se se současným (dle textu posudku předdimenzovaným) autobusovým nádražím dále nepočítá. Upozorňujeme rovněž, že se nejedná o městskou hromadnou dopravu (MHD), ale o příměstskou - která je již dnes zejména v těsném, okolí Prahy značně kapacitně poddimenzována.</p> <p>Naopak požadujeme, aby letiště mělo dostatečnou parkovací kapacitu pro individuální osobní dopravu (krátkodobé i dlouhodobé parkování) - tedy aby reálný provoz letiště nebyl limitován domnělou preferencí MHD. Tento požadavek opíráme o negativní zkušenosti z okolí letiště Ruzyně, kdy se z místních komunikací (zejména III/0071) krátkodobé a z parkovacích míst v přilehlých obytných zónách dlouhodobé stání. Odmítáme, aby se díky „jednodušší“, argumentem nízkonákladovosti letiště podpořené preferenci MHD stalo z nejbližších obcí, zejména Odoleny Vody a Klíčán, a silnice II/608 jedno velké parkoviště.</p>	<p>Dokumentace uvádí v popisu záměru následující:</p> <p>Autobusové zastávky PID</p> <p>Současný stav pochází ještě z dob, kdy zaměstnanci továrny využívali zejména veřejnou hromadnou dopravu a kdy i továrna zaměstnávala mnohem více lidí. Pro to zde bylo vybudováno v podstatě menší autobusové nádraží, které je v současné době značně předdimenzované. Nově je navrženo celkem 7 stání umístěných po obou stranách příjezdové a odjezdové komunikace. U příjezdu jsou navrženy celkem čtyři stání, na odjezdu jsou pak navrženy celkem tři stání.</p> <p>Stále trvá prioritní orientace na hromadnou dopravu, parkování mimo uvažovaná parkoviště záměr nepředpokládá, ani pro to není rozumný důvod.</p>
<p>Závěr:</p> <p>Jak z posudku, tak dokumentace vyplývá, že záměr, bude-li realizován, negativně ovlivní své okolí. Na jedné straně lze spatřovat snahu předkladatele i zpracovatele posudku negativní vlivy alespoň teoreticky minimalizovat, mnohdy tak však činní v těsném okolí zákonných limitů, navíc zpracovatel</p>	<p>To, že záměr bude působit vlivy na ŽP proces EIA nijak nezastírá. V rámci posudku byla stanovena řada nových podmínek, opatření navržená v dokumentaci byla zpřísněna tak aby bylo zajištěno bezpečné plnění ekologických limitů.</p> <p>Názor dotčených obyvatel a obcí je v procesu EIA plně respektován v</p>

<p>posudku je velmi vstřícný k požadavkům provozovatele letiště a mnohé podmínky vyplývající z dokumentace pouze do podmínek souhlasného stanoviska přebírá. Domníváme se tedy, že by Ministerstvo životního prostředí nemělo při vydávání finálního stanoviska přihlížet pouze k dokumentaci a posudku, ale zároveň by mělo respektovat názor záměrem postižených obyvatel, explicitně vyjádřený řadou pravoplatných jednoznačných výsledků referend ze všech postižených obcí; a to zejména v případě, že zpracovatel posudku ani v nejmenším nepovažoval za vhodné na tyto aspekty upozornit.</p> <p>To, že nemůže být schválen záměr překračující zákonné limity, dle našeho názoru neznamená, že jakýkoliv záměr přesně splňující zákonné normy musí být povolen, i když prokazatelně negativně ovlivňuje životní prostředí; nehledě na to, že již v dnešní době existuje, prozatím kapacitně vyhovuje a je schválen další rozvoj jeho alternativy, tedy nejedná se o záměr ani nutný, ani ve veřejném zájmu; dle našeho názoru se jedná o záměr pouze generující zisk na úrok postižených občanů a znehodnoceného životního prostředí.</p> <p>V zákonných mezích jsou navrženy postiženým obcím ústupky, jsou řešeny vnitřní prostory veřejně prospěšných budov, atp. Na straně druhé tyto ústupky</p>	<p>rámci vlivů na ŽP a veřejné zdraví tak, jak to stanoví zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>Výsledky referend, pokud jsou ve vyjádřeních uvedeny, jsou také v posudku citovány. Proces posuzování vlivů na ŽP dle zák. č. 100/2001 Sb. nemá žádné možnosti rozdílně vypořádat připomínky k vlivům na ŽP jedince, obce nebo referenda. Zároveň nemá možnost vypořádat emocionálně laděné připomínky jinak než z hlediska vlivů na ŽP a veřejné zdraví.</p> <p>Pokud se jedná o nutnost záměru, účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. 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 č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr nutný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. 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 č. 100/2001 Sb. 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. 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>Podmínky stanoviska silně přesahují zákonné meze. Např. z uváděného aspektu nočního provozu, proces EIA nepovoluje plánování nočních pohybů letadel, přestože by to z hlediska plnění hlukových limitů bylo</p>
--	--

<p>nevedou, a ani nemohou vést, k minimalizaci dalších negativních aspektů, počínaje ochranou vnějších prostor nemovitostí a konče psychickou pohodou dotčeného obyvatelstva. Netřeba podotýkat, že citlivého jedince (děti, senioři) může jeden noční průlet letadla vzbudit na celou noc - a omezující podmínka na 4 takové lety k jeho spánku již nepomůže, atp.</p> <p>Veškerá kompenzační opatření jsou směřována ve prospěch obcí, avšak primárně je poškozováno životní prostředí a životní úroveň a styl obyvatel v blízkém, ale i vzdáleném okolí, ke kterým žádné kompenzace nejsou přiznány.</p> <p>Zejména vzhledem k tomu, že</p> <ul style="list-style-type: none"> - případnou realizaci záměru dojde ke snížení kvality životního prostředí, v jehož důsledku i ke znehodnocení soukromých nemovitých majetků, k narušení životního stylu obyvatel v postiženém území, tak k totální devastaci jakéhokoliv neprůmyslového využití v postižené oblasti - záměr pouze zvýrazňuje negativa plynoucí ze stávajícího provozu letiště, který byl dosud okolím tolerován v mezích nutného rozvoje (tedy provoz letiště není novou neznámou situací, které se obyvatelé obávají, jak je mylně uvedeno v textu posudku, str. 108), - má adekvátní existující a kapacitně vyhovující náhradu v nejbližším okolí a realizace záměru pouze rozměňuje (dle dokumentace dokonce navyšuje) zátěž životního prostředí, - alternativní řešení má mnohem lepší provozní parametry, např. dopravní obslužnost - dle plánu i ve formě železnice (která v případě posuzovaného záměru není prakticky realizovatelná), přímé návaznosti na pražský okruh, dostupností skutečnou MHD a individuální dopravy, atp. 	<p>možné. Omezuje noční provoz pouze pro zcela výjimečný (neplánovatelný) opožděný přílet (max. 4), navíc nad rámec zákonných požadavků omezený nejen na charakteristický letový den (tedy půlroční průměr - zákonný požadavek), ale na každou konkrétní noc a nejen na celou noční dobu od 22 do 6 hod (zákonný požadavek), ale jen na dobu od 22 do 24 hod.</p> <p>Dle provedeného procesu EIA bude záměr generovat vlivy na ŽP, tyto vlivy jsou však podmínkami stanoviska omezeny pod míru stanovenou zvláštními předpisy. Z tohoto hlediska dle ustanovení § 8 zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, k poškozování ŽP nedochází.</p> <p>Vzhledem k tomu, že dle zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, nemůže dojít k poškozování ŽP, nelze očekávat ani totální devastaci jakéhokoliv neprůmyslového využití v postižené oblasti.</p> <p>Citace : „Oznamovatel dále konstatuje, že chápe i obavy okolních obcí z nové neznámé situace, která zprovozněním záměru v regionu vznikne, avšak záměr „Letiště Vodochody“ je záměrem dlouhodobým a tak má investor zájem o dlouhodobě korektní partnerské vztahy s okolními obcemi.“ Pochází z dokumentace, jak je také v posudku uvedeno.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: „Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen „oznamovatel“), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen „oznámení“) příslušnému úřadu.“ Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě adekvátní existující a kapacitně vyhovující náhrady v nejbližším okolí, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
--	---

<p>- upřednostňuje ekonomický zisk na úkor životního prostředí a životní úroveň obyvatel v něm žijící</p> <p>- v praxi je bezpečnost jakéhokoliv provozu nadřazena ochraně životního prostředí, ze zkušeností z reálného provozu nejsou doporučeny (v případě této EIA dokonce závazné) trajektorie dodržovány; buď nebudou (prakticky nemohou být) dodržovány podmínky kladného stanoviska EIA nebo bude extrémně snížena bezpečnost leteckého provozu (vznik podstatně větších škod při haváriích a obětí v zastavěné oblasti), což je nepřijatelné,</p> <p>- dokumentace a částečně i posudek je veden způsobem vyhýbajícím se některým problematickým místům a díky nejednoznačným vyjádřením a nekonzistencím se je snaží obcházet (např. noční lety)</p> <p>žádáme Ministerstvo životního prostředí, aby k záměru vydalo nesouhlasné stanovisko, neb posuzovaný záměr negativně ovlivňuje životní prostředí, má alternativ s menšími negativními aspekty a některé teoreticky navržené úpravy v dokumentaci EIA nejsou realizovatelné a nejsou v reálném provozu z důvodu bezpečnosti ani akceptovatelné, ani vynutitelné.</p>	<p>Dodržování trajektorií přímo vyplývá z podmínek stanoviska – podmínkami stanovené trajektorie budou muset být dodržovány a je věcí provozovatele, jak toto povinné plnění zařídí. Přesný návod není věcí procesu EIA.</p> <p>Z hlediska procesu EIA, který posuzuje vlivy hluku, je podstatná podmínka kontinuálního monitoringu, který byl v souladu s doporučením studie Eurocontrol rozšířen o další monitorovací stanici. Vzhledem k tomu, že monitoring hluku bude navíc vybaven výpočtovým modulem a jednou mobilní stanicí, bude schopen monitorovat dostatečně rozsáhlé území. Viz studie Eurocontrol.</p> <p>K uváděným problematickým místům, nejednoznačným vyjádřením a nekonzistencím (např. noční lety) lze uvést, že se jedná o nepochopení procesu EIA ze strany autora vyjádření.</p> <p>Na str. 21 a 22 se popisuje záměr oznamovatele. Podmínkami stanoviska jsou tyto představy zásadně omezeny a upřesněny.</p> <p>Z toho, že jsou omezeny neplánované přílety rozhodně nelze usuzovat na zájmu oznamovatele o „neplánovaný“ provoz. V původní dokumentaci EIA byl noční provoz zcela vyloučen. Teprve v doplněné dokumentaci se v zájmu objektivit objevil požadavek na zapracování výjimečné situace opožděného příletu plánovaného před 22. hodinou. Aby bylo možno tuto situaci zapracovat do hlukové studie, byly jako výjimečné maximum řešeny 4 opožděné přílety/den. V rámci principu předběžné opatrnosti pak musely být 2 opožděné přílety řešeny pro každý den.</p> <p>Letiště Ruzyně po uvedení paralelní dráhy do provozu má povoleno plánovat 40 pohybů letadel v jedné noční době, letiště Vodochody 0. Počet opožděných (neplánovaných) příletů letiště Ruzyně omezen nemá, letiště</p>
--	---

	<p>Vodochody má omezen na max. 4.</p> <p>V případě „skrytého plánování“ příletů po 22. hodině by se dopravce vystavoval vážnému nebezpečí nemožnosti přistát na letišti Vodochody v případě skutečného zpoždění, protože další podmínkou je stanoveno, že od 24.00 do 6.00 bude letiště pro veškeré pohyby letadel uzavřeno – tedy i pro přílety zpožděné tak, že by musely přistávat po 24. hodině.</p> <p>Závěrem je možné konstatovat, že noční provoz je povolen pro výjimečný (neplánovatelný) opožděný přílet při bezpečném plnění hlukového limitu pro noční dobu, navíc nad rámec zákonných požadavků omezený nejen na charakteristický letový den, ale na každou konkrétní noc a nejen na celou noční dobu od 22 do 6 hod, ale jen na dobu od 22 do 24 hod.</p> <p>Požadavek na slotaci pohybů ve smyslu podmínky 48 EIA MZP090 se týká 40 povolených plánovaných pohybů na letišti Ruzyně v noční době a to do období 22.00 – 23.59 a 5.30 – 5.59. Letiště Vodochody žádné povolené plánované pohyby v noční době nemá. Nejedná se o omezení plánovaných nočních letů, ale o omezení zpožděných příletů. V noční době nemohou být žádné pohyby letadel plánovány, a to samozřejmě ani charterové lety. Vzhledem k tomu, že plánování nočních pohybů není povoleno, nemůže být ani řešena ani jejich slotace.</p>
--	--

O. s. Klidná Bašť, ze dne 13. 6. 2013

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:</p> <p>NESOUHLASNÉ STANOVISKO:</p>	

<p>A: Vypořádání posudku s připomínkami OS Klidná Bášť:</p> <p>Posudek vynechal stránky, č. 4 - 8 , část. 9 Stanoviska OS, kde požadujeme.vyjádření k 39 podmínkám MŽP, se kterými se zpracovatel nevypořádal. Připomínky OS v této části obsažené a jejich zdůvodnění tedy ignoruje, což odporuje ustanovení zákona 100/2001 Sb. Konstatujeme, že tento neseriózní přístup posudkáře je signifikantní a pokud jsme měli možnost posoudit, postupoval stejně de facto u všech zveřejněných připomínek ostatních subjektů.</p> <p>K Jednotlivým bodům vypořádání:</p> <p>K bodu 1 - zdůvodnění potřeby letiště:</p> <p>Zdůvodnění potřeby je podle autora posudku zcela věcí <i>oznamovatele a nemá vliv na proces EIA</i>. S tím nelze souhlasit, protože právě zdůvodnění potřeby záměru takového rozsahu jako je letiště má rozhodující význam v posuzování vlivu na životní prostředí. Zejména v regionu s tak vysokou mírou zatížení, jako je okolí letiště Vodochody, je třeba posoudit, zda je nutné negativní ovlivnění akceptovatelné. Podle našeho názoru by žádný záměr, který zhoršuje životní prostředí, neměl být povolen, pokud se jedná o objekt ve veřejném zájmu, což letiště Vodochody očividně není. Teprve u záměrů ve veřejném záměru mohou být definovány podmínky, které negativní dopady minimalizují a za jejichž splnění lze záměr povolit.</p> <p>Vypořádání zpracovatele posudku s tímto bodem proto považujeme za účelové a tedy protizákonné.</p>	<p>39 podmínek stanovilo MŽP pro dopracování dokumentace. Tyto podmínky MŽP byly v dopracované dokumentaci splněny pro proces EIA dostatečně, jinak by mj. došlo k opětovnému vrácení dokumentace k dalšímu doplnění.</p> <p>Zdůvodnění potřeby záměru je dle zák. č. 100/2001 Sb. zcela věcí oznamovatele a nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na ŽP. Proces EIA nemá žádné možnosti toto zdůvodnění měnit.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném svém ustanovení neobsahuje požadavek na „Posouzení zdůvodnění potřeby záměru“.</p> <p>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>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. 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>K bodu 2 - požadavky MŽP k dopracování dokumentace:</p> <p>Zpracovatel posudku zjevně odpovídá na něco jiného, než bylo obsahem naší připomínky. Konstatuji, že se s ní tedy nevypořádal a že náš oprávněný požadavek na transparentní zveřejnění dat, ze kterých vychází výpočty studií, odmítá.</p> <p>Vypořádání zpracovatele posudku s tímto bodem proto nepovažujeme za splněné.</p>	<p>Zpracovatel posudku logicky vypořádal nejprve 6 připomínek pod nadpisem „Zdůvodnění“, dále pak 14 připomínek pod nadpisem „Pro případ opakovaného vrácení dokumentace k přepracování žádáme o následující úpravy a doplňky:“.</p> <p>39 podmínek stanovilo MŽP pro dopracování dokumentace. Tyto podmínky MŽP byly v dopracované dokumentaci splněny pro proces EIA dostatečně, jinak by mj. došlo k opětovnému vrácení dokumentace k dalšímu doplnění.</p>
<p>K bodu 3 - OHP:</p> <p>Totéž jako u bodu 2 - posudek neodpovídá na naši připomínku a místo jejího posouzení cituje ustanovení zákona ohledně OHP, i když toto ustanovení se zjevně letiště Vodochody netýká. Nesouhlasíme stvrzením zpracovatele posudku, že <i>OHP je nástrojem pro ochranu obyvatelstva před hlukem</i>, protože je tomu právě naopak.</p> <p>Tento způsob vypořádání připomínek považujeme za nezákonný, protože jednoznačně straní oznamovateli.</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických předpisů a zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: „Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky.“</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., a proto nepodléhá procesu EIA.</p>
<p>K bodu 4 - limit 35.000 pohybů za rok:</p> <p>Přes tvrzení autora posudku se nedomníváme, že <i>nepřekročitelnost 35 000 pohybů za rok je zaručeno podmínkou návrhu stanoviska EIA</i>. Taková podmínka, i kdyby byla ve stanovisku MŽP stanovena (tedy nikoli pouze v jeho návrhu) nemá vůbec žádnou právní hodnotu, její dodržování nelze kontrolovat,</p>	<p>Povinností zpracovatele posudku je zhotovit návrh stanoviska EIA vč. podmínek pro minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP – viz příl. č. 5 zák. č. 100/2001 Sb. Tak to také v posudku bylo provedeno vč. uvedených podmínek. Tato podmínka je dále součástí podmínek konečného stanoviska EIA.</p>

<p>natož soudně vymáhat, nebo požadovat sankce. Naopak trváme na tom, že dokumentace neobsahuje žádné údaje, které by garanci limitu pohybů obsahovaly. Návrh stanoviska, obsažený v Posudku, takovou garancí není, zejména uvážíme-li, že dojde k prodeji letiště jinému subjektu. Totéž platí o garancích omezení nočních letů a dokonce i o povolení letů větších typů letadel.</p> <p>Posudek opět neodpovídá na podstatu připomínky, je tedy podle našeho názoru nezákonný.</p>	<p>Správní úřad, který vydává rozhodnutí nebo opatření podle zvláštních právních předpisů (dále jen „rozhodnutí“), zveřejní žádost o vydání tohoto rozhodnutí, a to vždy alespoň na internetu. Při svém rozhodování bere vždy v úvahu obsah stanoviska. Bez stanoviska nelze vydat rozhodnutí nebo opatření nutná k provedení záměru v žádném správním ani jiném řízení nebo v jiném postupu podle zvláštních právních předpisů.</p> <p>Jsou-li ve stanovisku uvedeny konkrétní požadavky týkající se ochrany životního prostředí, zahrne je do svého rozhodnutí; v opačném případě uvede důvody, pro které tak neučinil nebo učinil jen částečně. Rozhodnutí musí vždy obsahovat odůvodnění. Viz ustanovení §10 zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>Pokud dojde ke změně provozovatele, pak dle zák. EIA platí, že podmínky musí být plněny během přípravy, výstavby a provozu záměru bez ohledu na aktuálního oznamovatele, investora, stavebníka nebo provozovatele nebo jejich změny.</p>			
<p>K bodu 5 - výpočtové chyby</p> <p>Zde se autor posudku dopouští vědomé lži, Výpočtové chyby byly nalezeny (viz připomínky OS Klidná Bášť k Dokumentaci z 12/2010 č. 5 - hlukový deskriptor, č. 9 - zásobování pohonnými hmotami a č. 11 - hospodaření s odpady) a řádně připomínkovány). Konstatujeme, že během celého procesu EIA nebyla tato závažná (patrně úmyslná) pochybení dokumentace akceptována, vysvětlena, ani vyvrácena.</p> <p>Jmenovitě jde o to, že:</p> <p>Pro výpočet hlukového deskriptoru byl úmyslně použit nesprávný vzorec. Jestliže předkladatel studie tvrdil, že L_{22-06} je roven nule (vylučoval noční lety, což ovšem v další fázi dokumentace již neplatí), nemohl použít uvedený vzorec pro L_{DN}, který právě hlukové zátěže z nočního období zatěžuje vyšším koeficientem. Výsledkem je na papíře nižší celková hluková zátěž (možná až o</p>	<p>ukazatele L_{dn} v decibelech [dB] definována vzorcem:</p> $L_{DN} = 10 \cdot \log \left[\frac{1}{24} \cdot \left(16 \cdot 10^{\frac{L_{6-22h}}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{22-6h}+10}{10}} \right) \right]$ <p>l pro</p> <p>2010</p> <p>kde:</p> <p>L_{DN} - hlukový ukazatel den-noc</p> <p>L_{6-22h} - ekvivalentní hladina ak. tlaku A pro den v rozmezí 6:00 - 22:00 hod</p> <p>L_{22-6h} - ekvivalentní hladina ak. tlaku A pro noc v rozmezí 22:00 - 6:00 hod</p> <p>Ze vzorce je zřejmé, že zohledňuje 16 hod denních hladin hluku a 8 hod nočních hladin hluku (ke kterým přičítá +10 dB). Pokud se nepočítá s nočním provozem, je skutečně $L_{22-06} = 0$ a jednoduchým kontrolním výpočtem lze zjistit, že pro L_{06-22} v intervalu 40 - 70 dB bude L_{DN} o 1,76 dB menší než L_{06-22}.</p> <p>Vztah mezi L_D a L_{DN} za předpokladu, že $L_N = 0$ v dB:</p> <table><tr><td>L_{06-22}</td><td>L_{DN}</td><td>Rozdíl</td></tr></table>	L_{06-22}	L_{DN}	Rozdíl
L_{06-22}	L_{DN}	Rozdíl		

10 dB).	40	38,24	1,76
	45	43,24	1,76
	50	48,24	1,76
	55	53,24	1,76
	60	58,24	1,76
	<p>L_{DN} je veličina, která byla použita dle Směrnice č. 2002/49/ES pro posouzení zdravotních rizik při kumulativním působení různých zdrojů hluku v roce 2010, obdobně jako L_{DVN} v roce 2011. Tyto veličiny nelze použít pro porovnávání s limity, ale naopak ji lze použít pro posouzení kumulativních vlivů na zdraví, které ovšem nemají žádný limit.</p> <p>Pro porovnání s limity lze použít L_{06-22} a L_{22-06}.</p> <p>Autoři dokumentace se zde nedopustili ani numerické chyby, ani použití chybného vzorce.</p> <p>V dokumentaci 2010 se skutečně s nočními lety nepočítalo, resp. nebyly plánovány.</p> <p>V původní dokumentaci EIA byl noční provoz zcela vyloučen. Teprve v doplněné dokumentaci se v zájmu objektivit objevil požadavek na zapracování výjimečné situace opožděného příletu plánovaného před 22. hodinou. Aby bylo možno tuto situaci zapracovat do hlukové studie, byly jako výjimečné maximum řešeny 4 opožděné přílety/den. V rámci principu předběžné opatrnosti pak musely být 2 opožděné přílety řešeny pro každý den.</p> <p>Letiště Ruzyně po uvedení paralelní dráhy do provozu má povoleno plánovat 40 pohybů letadel v jedné noční době, letiště Vodochody 0. Počet opožděných (neplánovaných) příletů letiště Ruzyně omezen nemá, letiště</p>		

<p>Zásobování pohonnými hmotami je vzhledem k charakteristikám provozu a používaných letadel cca 10x poddimenzováno. To má zásadní dopad jak pro dopravní zátěže, tak pro možné kontaminace vod, požární bezpečnost nevyjímaje.</p> <p>Likvidace odpadů je poddimenzována 2x, takže provoz TNA po místních komunikacích bude dvojnásobný. Navíc nikdy nebyl splněn požadavek specifikace konkrétních komunikací, konkrétní klasifikace odpadů a místo jejich zneškodnění vč. způsobu.</p>	<p>Vodochody má omezen na max. 4.</p> <p>V případě „skrytého plánování“ příletů po 22. hodině by se dopravce vystavoval vážnému nebezpečí nemožnosti přistát na letišti Vodochody v případě skutečného zpoždění, protože další podmínkou je stanoveno, že od 24.00 do 6.00 bude letiště pro veškeré pohyby letadel uzavřeno – tedy i pro přílety zpožděné tak, že by musely přistávat po 24. hodině.</p> <p>Závěrem je možné konstatovat, že noční provoz je povolen pro výjimečný (neplánovatelný) opožděný přílet při bezpečném plnění hlukového limitu pro noční dobu, navíc nad rámec zákonných požadavků omezený nejen na charakteristický letový den, ale na každou konkrétní noc a nejen na celou noční dobu od 22 do 6 hod, ale jen na dobu od 22 do 24 hod.</p> <p>Zásobníky pohonných hmot jsou oznamovatelem v dokumentaci jasně definovány, proces EIA je nemůže nijak měnit.</p> <p>Počty pohybů TNA 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. provozu, 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. Komunikace jsou specifikovány, i když jejich definitivní určení je věcí prováděcího projektu.</p> <p>Problematika odpadů ve fázi provozu je zpracována dostatečně pro posouzení v procesu EIA.</p>
<p>K bodu 6 – zdravotní rizika - Posudek: reaguje na připomínku k dokumentaci z 2011 tím, že odkazuje na údajné údaje z roku 2008. V připomínce o nic podobného nešlo, naopak se odvolávala na poslední verzi dokumentace (2011),</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:</p>

<p>která připouští o 9% zvýšené riziko úmrtnosti způsobené vlivem záměru LV) dospělé populace, nikoliv tedy vlivem stávajícího znečištění, jak se snaží vsugerovat autor posudku.</p>	<p>„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 nemoci u dětí vychází vlivem imisního pozadí zvýšení nemoci cca o 6,4%, což teoreticky představuje 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 = 31,000 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>B. Vypořádání posudku s požadavky OS Klidná Bášť:</p> <p>Zmíněné požadavky OS byly formulovány pro případ opětovného vrácení dokumentace předkladateli a požadovaly přepracování či opravy některých kapitol. Ke vrácení ovšem nedošlo, takže tyto požadavky ztrácejí smysl. Jelikož však Posudek na ně z neznámých příčin reaguje (zřejmě pro posílení argumentů prosazujících záměr), komentujeme některé zvláště závažné body. Je však třeba podotknout, že se ze strany zpracovatele posudku nejedná o věcnou argumentaci, ale spíše o propagační materiál; zadaný investorem:</p> <p>- Obhazuje vyhlášení OHP, každému je jasné, že OHP naopak chrání letiště, ve spojitosti se zák. 258/2000 Sb. může docházet až k vyvlastňování majetku.</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>- Veškeré požadavky na upřesnění kapacit letiště a jeho provozu, kategorií používaných letadel a garance jejich dodržování odbývá poukazem na omezující podmínky stanovené v posudku či tzv. veřejném příslibu obojí je z hlediska skutečného provozu zcela bezcenné. Právě tím, že ony podmínky označuje za „omezující“, potvrzuje, posudek, že skutečné kapacity letiště a provozu jsou mnohem vyšší, než které jsou použity pro výpočty hlukových a imisních zátěží. To dokládá výslovné uvedení pohybů letadel s větším rozpětím než 36 m, čímž autor jednak nezákonně dokumentaci doplňuje, jednak popírá její tvrzení, že letiště pro pohyb takových letadel nevyhovuje.</p>	<p>- Omezující podmínky byly součástí povinné přílohy posudku s názvem Návrh stanoviska. Tyto omezující podmínky se tak staly nedílnou součástí konečného stanoviska, které je podkladem pro další správní rozhodnutí, popř. opatření.</p> <p>Jedině stanovisko a jeho podmínky jsou podkladem pro další rozhodnutí popř. opatření. Dokumentace je pouze podklad pro provedení posouzení, dále se již nikde nezohledňuje. Ve stanovisku jsou striktně omezeny počty pohybů za rok, typy letadel, počty zpožděných přiletů apod.</p> <p>Výjimku pro zajištění výrobního programu AERO Vodochody a.s. z důvodu zachování udržitelného rozvoje dokumentace obsahuje, ovšem vzhledem k tomu, že dokumentace stanovuje rámcová opatření pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP, nebyla do těchto opatření zařazena. Podstatně podrobnější podmínky návrhu stanoviska by ji již měly obsahovat a tak to také bylo provedeno v souladu s dikcí zák. č. 100/2001 Sb. Výjimka pro několik jednotek pohybů větších letadel za rok je uvedena z důvodu nutnosti zachování udržitelného rozvoje ve formě zachování výrobního programu Aero a.s. Letiště se nepřipravuje pro tato letadla, ale tato letadla zde přistávají v souvislosti s výrobním programem Aero a.s. řadu let s intenzitou jednotek pohybů za rok. Proces EIA tato letadla nevyklučoval z provozu, pouze je neuváděl v opatřeních. Proto bylo v rámci úplné objektivity a zpřesnění záměru provedeno uvedení těchto pohybů v rámci návrhu stanoviska. Ovšem i tyto pohyby budou podchyceny stanoveným monitoringem hluku.</p> <p>- Uvedené konstatování se netýká posuzovaných variant, ale přehledu zvažovaných variant a důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí. Byly zvažovány varianty (nikoli posouzeny) jednak se zachováním stávající RWY s délkou 2500 m a varianta s jejím prodloužením o dojezdovou dráhu v délce 300 m. Z provozních (bezpečnostních) hledisek je vhodnější varianta s delší dráhou.</p>
---	---

<p>- V celé dokumentaci a následně i v posudku se operuje s tím, že byly zpracovány varianty záměru. Ve skutečnosti žádné zpracovány nebyly, pouze se o nich oba dokumenty opakovaně zmiňují, zřejmě sledujíc heslo, že stokrát opakovaná lež se stává pravdou.</p> <p>- Monitoring hluku je v posudku prezentován jako jednak podmínka schválení provozu, jednak jako ochrana obyvatel před nadměrnými hlukovými zátěžemi. Teoreticky tomu tak skutečně je, ovšem vzhledem k platné legislativě, zejména NV 272/2011 Sb. je jakékoli monitorování leteckého hluku drahý luxus, který nemá žádnou zpětnou vazbu na možnost omezování leteckého hluku. Navíc monitorování bude provádět laboratoř na zakázku letiště (není jiná možnost) a výstupy z něj tedy budou vlastnictvím letiště ať budou jakékoliv.</p>	<p>Varianta s delší dráhou je vhodnější i z hlediska minimalizace vlivů hluku, protože při přiletu na dráhu 10 je bod dotyku posunutý o 100 m východněji, letadla při přiblížení budou o cca 5 m výše než nyní. Při odletu z dráhy z dráhy 28 - zahájení rozjezdu letadla bude posunuto o 300 m východněji oproti dnešnímu stavu, stejně jako bod „odlepení“ letadla. Letadla budou při odletu o cca 30 až 50 m výše než při stávajícím způsobu odletu.</p> <p>Dále byly řešeny 3 varianty napojení východní strany plánované odbavovací plochy na RWY. Rozdílly ve vlivech těchto 3 variant na ŽP jsou minimální a pod rozlišovací možností procesu EIA.</p> <p>Z hlediska intenzit pohybů letadel byla řešena varianta s 35 000 pohyby za rok s názvem „výhledový letecký provoz – uvažovaná cílová kapacita leteckého provozu“ a varianta s 47 950 pohyby za rok s názvem „zamítnutý výhledový stav“. Vzhledem k tomu, že varianta s 47 950 pohyby za rok generovala teoreticky možné překročení obecných hlukových limitů z leteckého provozu, nebyla dále podrobně prověřována a nazvána „zamítnutý výhledový stav“. Ovšem z hlediska klíčových vlivů hluku prověřena byla – viz Akustická studie z leteckého provozu a izofony graficky znázorněny v přílohách č. 10 a 11 uvedené studie.</p> <p>- 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 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>K systému monitoringu je stanovena řada podmínek stanoviska, z nevýznamnějších:</p> <p>provoz systému monitoringu hluku bude garantován nezávislou příslušně akreditovanou laboratoří, kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví</p>
---	---

	<p>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> <p>systém monitoringu hluku bude mít zajištěn výstup ke zveřejnění výsledků, kontroly a postupů</p> <p>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</p> <p>systém monitoringu hluku bude využíván k důsledné kontrole dodržování zákonných ustanovení na poli ochrany zdraví obyvatel před hlukem</p> <p>bude zajištěna nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku a výsledků měření (ÚCL, KHS)</p> <p>systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů pro chráněné venkovní prostory staveb u staveb bytových a rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb, definovaných zákonem o ochraně veřejného zdraví, které 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 staveb; 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</p>
--	---

<p>- Dále vyjádření opakovaně připomínkuje údajné výpočtové chyby, zásobování pohonnými hmotami a údajně poddimenzovanou dopravu odpadů ve fázi výstavby - uvedeno již v části „K bodu 5“</p> <p>- MÚK není na rozdíl od názoru autora posudku součástí dokumentace EIA. Ta neobsahuje:</p> <p>a) Rozptylovou studii znečištění ovzduší pro výstavbu MÚK na D8</p> <p>Dokumentace „P_16_RS_Výstavba“ srpen 2010 řeší rozptylovou studii jen pro výstavbu letiště. Pro MÚK na D8 není řešena.</p> <p>Dokumentace „P_21_RS-Etapa výstavby“ červenec 2011 řeší rozptylovou studii jen pro výstavbu letiště. Pro MÚK na D8 není řešena pro výstavbu MÚK.</p> <p>b) přírodovědný průzkum pro MÚK na D8</p> <p>Dokumentace „P_15_Zoologický průzkum“ červen 2010 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen.</p> <p>Dokumentace „P_18_Aktualizovaný zoologický průzkum“ červenec 2011 řeší jen plochy letiště. Pro MUK na D8 není řešen.</p> <p>c) Dendrologický průzkum a ocenění dřevin pro MÚK na D8</p> <p>Dokumentace „P_14_Botanický průzkum“ červen 2010 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen.</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>V rámci návrhu monitoringu jsou respektována všechna doporučení dle Studie Eurocontrol.</p> <p>Kromě vlastního monitoringu je uložena kontrola a projednávání s ÚCL a KHS, dále je uložena povinnost informování veřejnosti o hlukové zátěži v okolí letiště, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o účinnosti protihlukových opatření.</p> <p>- Vypořáadáno u části „K bodu 5“.</p> <p>a) Výstavba MÚK nepatří mezi vyjmenované zdroje znečištění ovzduší dle zák. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, a rozptylovou studii nevyžaduje.</p> <p>b) 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 (dále jen „DÚR“) na tuto stavbu po upřesnění jejích technických parametrů.</p> <p>c) 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 DÚR na tuto stavbu po upřesnění jejích technických parametrů.</p>
---	---

<p>d) Korozní průzkum pro MÚK na D8</p> <p>Korozivní agresivita, bludné proudy nejsou pro MÚK na D8 v žádné dokumentaci řešeny.</p> <p>e) Projekt odpadového hospodářství pro MÚK na D8</p> <p>Projekt odpadového hospodářství přestavby MÚK na D8 není řešen. Není řešeno: ,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Odpady v průběhu výstavby MÚK na D8. Upřesnit a precizovat způsob nakládání s odpady a také upřesnit názvy některých odpadů. Dopravní zatížení při likvidaci odpadů je dvojnásobně podhodnoceno. - Druh a kategorizace odpadů z výstavby MÚK na D8 - Způsoby využití a zneškodňování odpadů MÚK na D8 - Minimalizace dopadů na prostředí v důsledku tvorby odpadů MÚK na D8 - Možnosti zneškodňování odpadů MÚK na D8 <p>f) Výkresovou dokumentaci pro MÚK na DB</p> <p>Výkresová dokumentace neobsahuje Přehlednou situaci, Komunikační objekty, Charakteristické příčné řezy, Podélný profil radiály, Podélné profily připojovacích pruhů.</p> <p>Výkresová dokumentace obsahuje ve složce „P_4 Situace stavby - P 4. 3. Napojení na D8“ jen Koordinační situaci M 1:1000.</p>	<p>Plán sadových úprav, včetně specifikace druhu a velikosti navržených dřevin a zajištění následné péče o výsadbu je předmětem dokumentací pro následná rozhodnutí.</p> <p>d) Korozní průzkum není předmětem procesu EIA. Tento průzkum je podstatný pro zakládání staveb, nikoli pro hodnocení vlivů na ŽP.</p> <p>e) Projekt odpadového hospodářství není předmětem procesu EIA, ale samostatného procesu dle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpadech“).</p> <p>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>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>f) Uváděné výkresy budou naplní následujících technických projektů (DÚR, DSP, DPS apod.), pro proces EIA nejsou potřeba.</p>
--	--

<p>MÚK na D8 tedy není v rámci dokumentace řešena, pro tvrzení o opaku nemá autor posudku žádné podklady.</p> <p>Je evidentní, že MÚK nemůže být na základě EIA LV realizováno. Tím podivnější je podmínka posudku, že kolaudační rozhodnutí na terminál letiště může být vydáno jen při zprovoznění tohoto přivaděče. Jednak kolaudační řízení se rozhodně nebude řídit přáním či, podmínkou posudku, to je součástí zcela jiného správního řízení (na což naopak posudkář s oblibou poukazuje u jiných kapitol dokumentace), jednak není jasné, proč tuto podmínku váže pouze na kolaudaci terminálu a nikoliv celého letiště. Takový postup by byl, možný v jediném případě, který ovšem je podle nás logický a poukazujeme na něj již od počátku procesu EIA - že totiž letiště je připravováno ke zcela jinému účelu, než na jaký je předkládána dokumentace EIA. I vzhledem k posledním úpravám dokumentace, z nichž některé provedl protiprávně sám posudkář, se nabízí varianta využití letiště pro cargo. To samozřejmě terminál nepotřebuje, takže by vlastně majitel letiště byl k takové změně „donucen“, i když poctivě celou dobu připravoval letiště pro nízkonákladovou dopravu cestujících.</p> <p>Jsme přesvědčení, že se v tomto případě jedná o plánovaný koordinovaný postup, tedy podvod. Na základě uvedených skutečností nemůže být vydáno souhlasné stanovisko se záměrem.</p>	<p>MÚK na D8 je v rámci dokumentace řešena dostatečně.</p> <p>Kolaudační řízení musí plnit podmínky stavebního povolení. Ve stavební povolení budou muset být splněny podmínky územního rozhodnutí. Pro územní rozhodnutí je nezbytným podkladem, který se musí zohlednit toto stanovisko EIA. Z tohoto důvodu se nejedná o správní řízení, které nesouvisí v tímto procesem EIA, ale naopak o řízení, které z tohoto stanoviska EIA vychází.</p> <p>Během procesu EIA se ukázalo, že dopravní napojení na D8 je nezbytnou podmínkou pro eliminaci a minimalizaci vlivů, a vzhledem k různým pochybnostem, zda toto napojení bude realizováno, byla stanovena tato striktní podmínka, bez které nelze zkolaudovat terminál bez zprovoznění dopravního napojení.</p> <p>Celé letiště se pravděpodobně kolaudovat nebude, ale určitě se budou kolaudovat jednotlivé stavby nebo soubory staveb.</p> <p>Rozváděná teorie o cargo letišti se nikde v procesu EIA neobjevuje, jedná se o teorii autora vyjádření.</p>
<p>C. Stanovisko OS Klidná Bášť k dalším částem dokumentace:</p> <p>1) Studie EUROCONTROL</p> <p>- Studie konstatuje platnost hlukových limitů v ČR ve výši 60 dB pro den a 50 dB pro noc. Dále konstatuje, že dle Dokumentace budou překročeny tyto limity pouze na třech místech, a to u p.č. 116/170 a 172 na k.ú. Panenské Břežany. Nikde se však nezmiňuje o závazku omezení nočního provozu. Zřejmě proto, že takový závazek považují za bezcenný. Studie EC nijak neposuzuje správnost</p>	<p>- Omezení nočního provozu umožňuje jen velmi malý a ojedinělý provoz v začátku noci, jeho vlivy budou hluboce podlimitní a proto se jimi studie Eurocontrol detailně nezabývala.</p>

<p>výpočtů hlukových zátěží ani serióznost použitých vstupních dat pouze konstatuje, že jejich konstantní hodnoty nelze během provozu, garantovat, takže skutečné hlukové zátěže se mohou od vypočítaných značně lišit. Proto doporučuje instalovat sofistikovaný systém monitoringu hluku s předpovědí budoucích zátěží;</p> <p>- Vzhledem k tomu, že studie nijak nehodnotí správnost výsledných hodnot hlukových zátěží a možné odchylky od nich doporučuje eliminovat prediktivním monitorovacím systémem, je podle našeho názoru studie Eurocontrol pro hodnocení EIA bezcenná (nezaměřovat s bez ceny). Vůbec se totiž nezabývá připomínkami dotčených obcí, odborníků a občanů a navíc doporučuje v ČR nerealizovatelný kontrolní systém. Což studie de facto připouští s odvoláním na platnou legislativu ČR. Za platnosti NV 272/2011 Sb. je totiž jakýkoliv monitoring hluku, (natož prediktivní) zcela zbytečný, nereálný a především neufinancovatelný.</p>	<p>- Eurocontrol potvrzuje požadavky národní legislativy. Jedná se o to, že plnění hlukových limitů lze prokázat pouze reálným měřením hluku. Dále potvrzuje, že použití metodiky ECAC Doc. 29, kterou obsahuje programový produkt Cadna A je použit správně.</p> <p>O nerealizovatelnosti kontrolního systému nikde nepíše, ani o jeho zbytečnosti, nereálnosti a neufinancovatelnosti. Naopak v závěrech a doporučeních jej doporučuje rozšířit o další monitorovací stanici a predikční modul, což je podmínkami tohoto stanoviska plně respektováno.</p> <p>Z NV č. 272/2011 Sb. nijak nevyplývá, že jakýkoliv monitoring hluku, (natož prediktivní) je zcela zbytečný, nereálný a především neufinancovatelný. V ČR je provozován obdobný monitoring hluku na letišti Praha Ruzyně již několik let a výše uvedené aspekty nevykazuje.</p>
<p>2) Studie Ekola</p> <p>Obsahuje závažná logická pochybení, která autor posudku vůbec neodhalil. Nabízí se otázka, zda hlukovou studii vůbec čtl:</p> <p>- Kap. 1.1 obsahuje 2 naprosto si odporující odstavce, týkající se jedné a téže varianty plánovaných pohybů letadel.</p>	<p>- Uvedená kap. obsahuje pouze 2 odstavce, v jednom popisuje úvodní screeningovou variantu s 47 950 pohyby letadel za rok a aktivní variantu s 35 000 pohyby letadel za rok. Ve druhém odstavci popisuje popis procesu EIA. Odporující si odstavce v akustické studii leteckého provozu nejsou.</p>
<p>- Mimořádné letecké akce nejsou zahrnuty do výpočtů hlukových zátěží, studie</p>	<p>- Pohyby letadel při těchto akcích jsou zahrnuty v celkových pohybech</p>

je ovšem jednoznačně nevylučuje																									
- Ve výpočtech rovněž není zahrnuto průměrných 14 letů s okruhovým létáním denně, které studie uvádí	- 14 letů s okruhovým létáním denně je do výpočtu zahrnuto – viz tab. na str. 26.																								
- Měření hlukového pozadí prokazuje již dnes překračování limitů v některých lokalitách, což studie dále nezohledňuje.	<p>- Z naměřených dat vyplývá, že v tichých oblastech, které jsou a v budoucnu budou zatěžovány především leteckým hlukem se ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pohybují v současné době od 45 do 53 dB v denní době a od 39 do 50 dB v noční době v závislosti na lokalitě.</p> <p>Není jasné, překračování jakých limitů má autor vyjádření na mysli. V území platí následující hlukové limity:</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</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></table>	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
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																							

	<table><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 překročení hlukového limitu by mohlo dojít jedině u hodnoty 53 dB (Vodochody, Dolany) v denní době, pokud by tato hodnota byla způsobena jiným než dopravním hlukem, a u hodnot 45 – 50 dB v noci (Vodochody, Dolany, P. Břežany), pokud by tyto hodnoty byly způsobeny jiným než hlukem než z hl. silnic a železnic, což není pravděpodobné.</p>	pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB
pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB		
- Studie připouští vzhledem k neurčitosti výpočtu možné zvýšení akustické zátěže až o 3 dB – což jest dvojnásobek zátěže. Posudek tuto okolnost ignoruje.	- Na základě výsledků výpočtů byl v akustické studii přijat předpoklad, že výsledná hodnota přesnosti výsledků výpočtů při modelování hluku z leteckého provozu se bude pohybovat v řádu 2 až 3 dB. Zohlednění korekce přesnosti výpočtu je základní povinností zpracovatele akustické studie. Opačný postup byl zásadní metodickou chybou. Nezbytnost zohlednění korekce vyplývá z principu matematického modelování, z principu předběžné opatrnosti (zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí) a nakonec i z NV 272/2011 Sb.			
- Stejně tak posudek nijak nekomentuje nehorázné tvrzení studie, že předpokládaný výhledový provoz je uvažován s rezervou a závěry studie budou na straně bezpečnosti. Takové ničím nepodložené tvrzení jednak do hlukové studie vůbec nepatří, jednak neexistuje sebemenší důvod mu věřit, natož jej akceptovat.	- Toto tvrzení vyplývá z povinného zohlednění nejhorších možných stavů a faktorů.			
- Nezávislé výpočty, provedené autorizovanými osobami prokázaly vyšší hodnoty LA (o 2,9 dB, čili téměř o dvojnásobek). Pokud vůbec byla zpracována oponentní studie, buď byly její závěry ignorovány, nebo byly zpracovány stejně zainteresovanými osobami, jako jsou zpracovatelé dokumentace. Takový postup zavání zatajováním informací a je evidentní, že na základě zatajených údajů zpracovaná EIA nemůže být akceptována. Další identický postup se týká stanovení počtu zasažených obyvatel v Bášti – podle studie bude 12,78 %	- U akustické studie byly podrobně prověřena vstupní data, výpočtové postupy a závěry včetně grafických výstupů v rámci posudku i studie Eurocontrol. Uvedené chyby, u kterých není jasné jakou metodou byly provedeny nebyly nalezeny. Nejde o žádné zatajování informací, výpočet je kdykoli ověřitelný. K počtu exponovaných obyvatel je nutno zdůraznit, že:			

<p>obyvatel vystaveno hlukovým imisím v nadlimitním pásmu 60 – 65 dB, 66,9 % obyvatel pak bude v tzv. pásmu výstrahy 55 – 59,9 dB a přesto se v EIA tvrdí, že v dané lokalitě žádná překračování nejsou – čili je studie vylučuje z hodnocení. Totéž se týká dalších 106 zasažených obyvatel v pásmu 50 – 55 dB, kteří nejsou uvedeni v žádném závěru studie, ani celkovém hodnocení. Naopak se tvrdí, že i když dojde výhledovým leteckým provozem k dalšímu zvýšení hlukového zatížení, budou tyto změny v převážné většině pod limitní úrovní. Přitom jakékoli zvýšení provozu jak co do pohybů, tak používaných letadel jiné kapitoly dokumentace vylučují: To vše Posudek zcela ignoruje.</p>	<p>Hlukové limity platí pro ukazatele L_D a L_N, nikoli pro ukazatel L_{DVN}. Dále pak hlukové limity se vztahují k venkovním prostorům, které mohou být jediné u stávající chráněné zástavby – tedy nikoli u uvažované územní plány. Pokud se realizují územní plány – tj. dojde zástavbě funkčních ploch, pak zde samozřejmě také hlukové limity budou platit.</p> <p>Jak vyplývá z tabulky č. 13 Akustické studie, v Bášti se nepředpokládá nadlimitní (60/50 dB) zasažení žádných obyvatel v L_D a L_N.</p>
<p>- Posudek nijak nenapadá neustálé zdůrazňování tzv. zahrádkářské kolonie v Panenských Břežanech za účelem relativizace nadměrných zátěží v této oblasti, přičemž se jedná o regulérní domy pro bydlení. Totéž se týká i jiných obcí, navíc se takto účelově zařazené objekty nějak ztratily.</p>	<p>- Posudek striktně požaduje plnění hlukových limitů. K tomu ukládá jasné stanovení všech venkovních prostorů, kde musí být tyto limity plněny. Proces EIA není tím, kdo by měl o těchto prostorech definitivně rozhodovat. Tím je jediné orgán ochrany veřejného zdraví a tak je to také v posudku uloženo.</p>
<p>- Stejně tak se posudek nevyjadřuje k tvrzení studie, že i když dojde výhledovým leteckým provozem ke zvýšení hlukového zatížení okolí LKVO, budou tyto změny v převážné většině území s chráněnou obytnou zástavbou v hladinových úrovních pod limitní úrovní.</p>	<p>- K tomu se posudek vyjadřuje a to tak, že připouští pouze takový stav, při kterém budou plněny hlukové limity všude.</p>
<p>- Nedostatečné posouzení kumulace hlukových zátěží. Posudek vůbec nehodnotí. Přitom zcela zásadním pochybením je, že se nikde neuvažuje o kumulaci hluku s již měřeným hlukem pozadí. Ten samotný je již na hranici hygienického limitu a jeho přičtením k hluku z letiště lze očekávat zvýšení výsledných čísel až o 3 dB – a to i bez uvažování hluku ze silniční či železniční dopravy.</p>	<p>- V území se projevují především hluky z dopravy. Hlukové pozadí je silně podlimitní – viz vypořádání bodu C.2). Z důvodu porovnání s hlukovým limitem např. letecký hluk, který má limit 60/50 nelze sčítat s hlukem z D8, který má limit 70/60 nebo s hlukem ze stacionárního zdroje, který má limit 50/40.</p> <p>Kumulace vlivů hluku z různých zdrojů je v dokumentaci ovšem navíc vyjádřena ve formě L_{DvN} a L_N pro posouzení zdravotních rizik. Zde pak nelze uvažovat o plnění hlukových limitů, které zde neexistují. A tak je to také správně.</p>
<p>- Účelové tvrzení o nemožnosti hodnocení kumulativních vlivů (vinou stávající</p>	<p>- Ani jedna z tezí tohoto odstavce se nezakládá na pravdě. Rozdílné limity</p>

<p>legislativy, která údajné hodnotí každý zdroj hluku zvlášť) Posudek rovněž neřeší. Autorizovaný posudkář zcela jistě ví (měl by vědět), že to platí pouze v případě, že pro různé zdroje hluku platí různé limity. To ovšem není posuzovaný případ, protože přinejmenším pro hluk ze silniční dopravy a starou hlukovou zátěž platí stejné limity, jako pro hluk z letecké dopravy. Je s podivem, že toto nesmyslné a účelové tvrzení studie nenapadl.</p>	<p>jsou důsledkem různého působení různých druhů hluku, nikoli „vinou“ legislativy. I když jsou pro různé druhy hluku stejné limity, stejně je pro porovnání s limitem nelze sčítat z dalších důvodů. Např. mají různé průměrování. Ale podstatné je to, že každý limit platí pro konkrétní druh hluku, nelze k němu přičítat jiné druhy hluku.</p> <p>Teze, že „pro hluk ze silniční dopravy a starou hlukovou zátěž platí stejné limity“ je logický nesmysl.</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</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>	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																										
<p>- Posudek vůbec nehodnotí nesmyslná ustanovení studie o monitoringu hluku.</p>	<p>- V posudku je stanovena nutnost striktního plnění hlukových limitů. NV</p>																											

<p>Jde o nejasnosti okamžiku spuštění monitoringu, jeho výstupech a způsobu zveřejňování a zejména jeho účelu - jelikož pro praktické použití, tedy zajištění nepřekračování limitů, je nepoužitelný. Na vině je platné NV 272/2011 Sb., které jakoukoliv obranu proti hluku v daném čase znemožňuje, což zpracovateli Posudku nepochybně musí být známo. V Posudku ovšem o tom není ani zmínka, podstatné náležitosti pro objektivní rozhodování o vlivu záměru na životní prostředí tedy zamlčuje.</p>	<p>272/2011 Sb. to nijak neznemožňuje. Ostatní popisované skutečnosti jsou jasně formulovány v podmínkách tohoto stanoviska.</p>
<p>3) Posudek</p> <p>Posudek EIA LV není podle našeho názoru zpracován v souladu se zákonem. Kromě výše uvedených výhrad namítáme zejména:</p> <p>- Podle ustanovení §9, odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. nesmí zpracovatel posudku zasahovat do dokumentace, tzn. ji doplňovat, opravovat a přepracovávat. Toho se ale autor dopustil např. opravou tabulky že str. 118 dokumentace, opravami názvů kapitol a zejména doplňováním o údaje, které se v dokumentaci vůbec nevyskytují. Jmenovitě jde o pohyb větších letadel, než uvádí dokumentace. Podle posudku bude letiště i využíváno i k letům letadel s rozpětím křídel větším než 36 m, údajně pro zajištění výrobního programu firmy Aero. To ovšem nikde v dokumentaci není uvedeno, takže evidentně tyto pohyby nebyly zahrnuty do hlukové studie a navíc až dosud žádná taková letadla a.s. Aero nevyužívala! Opět tedy posudkář dokumentaci upravuje ve prospěch jiného použití letiště, než které je předmětem dokumentace. Další nezákonné úpravy vidíme v manipulaci s údajnými variantami záměru (které v dokumentaci žádné nejsou) a též s klasifikací a definicí nočních letů. Manipulaci s údaji spatřujeme v počtu a doby nočních letů, jakož i v chaotickém používání termínů maximální počet, celkový počet atd.</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 ustanovení § 9 odst. 6 zák. č. 100/2001 Sb. Vzhledem k tomu, že se jednalo o chyby typu chyb písařských, které neměly žádný vliv na závěry dokumentace a neznemožňovaly provedení procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb., uvedl tyto části na pravou míru.</p> <p>Využití pro letadel s rozpětím křídel větším než 36 m pro zajištění výrobního programu firmy Aero a.s je v dokumentaci uvedeno, a proto je také pro max. objektivitu uvedeno i podmínkách tohoto stanoviska.</p> <p>V dokumentaci jsou popsány zvažované varianty. Nejedná se posuzované varianty.</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>

<ul style="list-style-type: none"> - Připomínky k došlým vyjádřením - U emisního zatížení chyby opravuje a laicky mění postup výpočtu. <ul style="list-style-type: none"> - Namísto požadavku na přepracování dokumentace z důvodu nové legislativy ukládá podmínku v další projektové dokumentaci - Opakování známé účelové fráze, že hlukové limity nejsou stanoveny pro ochranu obyvatel, ale že jde hodnoty akceptovatelného rizika. - Nebyly dodržena termíny EIA. <p>Ke stanovisku zpracovatele posudku EIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - konstruuje složité konstrukce, které vypadají jako jeho upřímná snaha o péči o ŽP, ve skutečnosti jde o mlhu. 	<ul style="list-style-type: none"> - Zpracovatel posudku pracuje s takovými vyjádřeními, jaká dostane od přísl. úřadu, pokud je vyjádření označeno jako anonym, je to respektováno, některá vyjádření jsou obtížně čitelná nebo téměř nečitelná, jako např. toto vyjádření, pak je max. snaha identifikovat alespoň podstatu vyjádření - Změna legislativy není důvodem pro vrácení dokumentace - Hlukové limity jsou skutečně stanoveny pro ochranu obyvatel a představují společensky přijatelnou míru rizika. - 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. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, nařízení vlády č. 272/2011 Sb., 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. - Stanovení podmínek pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP je jednou ze základních a hlavních povinností zpracovatele posudku.
---	---

<p>- nesmyslné požadavky na nové studie (rozptylová studie)</p> <p>- požadavek na OHP, které je nepotřebné</p> <p>Posudek stanovuje (str. 112) parametry kapacity a provozu letiště, které nesouhlasí s údaji dokumentace (viz výše), čímž ji protizákonně mění.</p> <p>Posudek z neznámého důvodu obsahuje jakási pravidla provozu letiště (navrhuje organizační a provozní řád? str. 113 a další), což podle našeho názoru není předmětem posuzování dokumentace - opět se jedná o její nezákonné doplňování, zejména proto, že neodpovídá přesně příslušným kapitolám dokumentace. Posudek má hodnotit, zda záměr letiště dle předložené dokumentace má nebo nemá negativní vliv na životní prostředí, nikoliv definovat opatření, která vzbuzují dojem o jeho minimalizaci. V každém případě všechny zde uvedené podmínky a přísliby jsou pouhými proklamacemi a neexistuje žádná záruka, že by byty vůbec realizovány, dodržovány a účinně kontrolovány, jejich dodržování by nebylo možno jakkoliv, ani soudní cestou, vymáhat.</p> <p>Z výše uvedených důvodů prohlašujeme, že posudek nebyl zpracován v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., ale naopak tento zákon závažným způsobem porušuje. Proto požadujeme, aby tento posudek byl v rámci procesu EIA</p> <p>ODMÍTNUT</p> <p>jako nezákonný a aby k jím navrhovanému stanovisku nebylo přihlíženo.</p>	<p>- Pro umístění nových zdrojů znečištění ovzduší je zpracování nové rozptylové studie nezbytné.</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>- Stanovení podmínek pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP je jednou ze základních a hlavních povinností zpracovatele posudku.</p> <p>- Povinností zpracovatele posudku je zhotovit návrh stanoviska EIA vč. podmínek pro minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP – viz příl. č. 5 zák. č. 100/2001 Sb. Tak to také v posudku bylo provedeno. Tyto podmínky jsou dále součástí podmínek konečného stanoviska EIA.</p> <p>Správní úřad, který vydává rozhodnutí nebo opatření podle zvláštních právních předpisů (dále jen „rozhodnutí“), zveřejní žádost o vydání tohoto rozhodnutí, a to vždy alespoň na internetu. Při svém rozhodování bere vždy v úvahu obsah stanoviska. Bez stanoviska nelze vydat rozhodnutí nebo opatření nutná k provedení záměru v žádném správním ani jiném řízení nebo v jiném postupu podle zvláštních právních předpisů.</p> <p>Jsou-li ve stanovisku uvedeny konkrétní požadavky týkající se ochrany životního prostředí, zahrne je do svého rozhodnutí; v opačném případě uvede důvody, pro které tak neučinil nebo učinil jen částečně. Rozhodnutí musí vždy obsahovat odůvodnění. Viz ustanovení §10 zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>Pokud dojde ke změně provozovatele, pak dle zák. č. 100/2001 Sb. platí,</p>
--	--

Naopak navrhuje, aby MŽP k danému záměru Letiště Vodochody vydalo NEGATIVNÍ STANOVISKO a celý záměr byl zamítnut.	že podmínky musí být plněny během přípravy, výstavby a provozu záměru bez ohledu na aktuálního oznamovatele, investora, stavebníka nebo provozovatele nebo jejich změny.
--	--

O. s. Pro Odolenu Vodu, ze dne 13. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání
<p>Ve smyslu ustanovení § 9 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) tímto v zákonné lhůtě podávám k posudku následující n e s o u h l a s n é v y j á d ě n í :</p> <p>I. Projekt není ve veřejném zájmu</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.</p>	<p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. 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 potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. 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 č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. 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 č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>

<p>II. Nesouhlasíme s vybudováním dálničního přivaděče na D8</p> <p>Požadujeme kvalitní protihluková opatření - protihlukový val, protihlukové stěny a výměnu oken v rodinných domech zasažených hlukem ještě před výstavbou MUK D8 a monitoring hluku území města Odolena Voda a městské části Dolínky z pozemní dopravy před a po výstavbě MÚK na náklady investora záměru.</p>	<p>Detailní protihluková opatření budou předmětem další projektové dokumentace.</p>
<p>III. Dokumentace k MÚK na D8 v EIA Letiště Vodochody neobsahuje MÚK na D8 (k.ú. Odolena Voda, silnice III/0087) je součástí podmínka souhlasného stanoviska posudku k záměru „Letiště Vodochody“; musí být součástí dokumentace EIA Letiště Vodochody posouzení MUK na D8 dle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.</p>	<p>Výstavba MÚK nepatří mezi vyjmenované zdroje znečištění ovzduší dle zák. č. 201/2012 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 DÚR 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 DÚR 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 procesu dle zák. o odpadech.</p>

	<p>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>Uváděné výkresy budou náplní následujících technických projektů (DÚR, DSP, DPS apod.), pro proces EIA nejsou potřeba.</p> <p>Proces EIA nevyžaduje řešení odvodnění MÚK Odolena Voda ve variantách.</p> <p>Odvodnění včetně všech detailů bude muset být provedeno podle příslušných technických norem v rámci dalších stupňů projektové dokumentace.</p> <p>Bilance dešťových vod je uvedena v dokumentaci EIA na str. 269.</p> <p>MÚK na D8 je v rámci dokumentace řešena dostatečně.</p>
IV. Neodbornost autorizované osoby zpracovatele „Dopravně-inženýrská studie vlivu zprovoznění exitu letiště Vodochody a napojení na komunikační síť“	<p>a) Ve společnosti CityPlan pracují čtyři autorizovaní inženýři ČKAIT v oborech dopravní stavby a mosty a inženýrské konstrukce.</p> <p>b) Uvedená autorizace je potřebná při zpracování stanovených dokumentů např. podle stavebního zákona. Podklad pro EIA principiálně žádnou autorizaci nevyžaduje.</p>
V. Nevypořádání se s požadavkem zjišťovacího řízení v bodě 7) Navrhnout a vyhodnotit přímé napojení silniční dopravy souvislosti s provozem záměru na komunikaci D8 - vybudování nového nadjezdu, dopravního zatížení v širším zájmovém území atd. Podmínku není možné na základě platných ČSN norem dodržet!	<p>Nejedná se o problém vlivů na životní prostředí, ale o problém technický. Technická norma není obecně závazný právní předpis.</p> <p>Proces EIA nemá žádné nástroje ke zkoumání detailního souladu nebo nesouladu s technickými normami nebo předjímat vydání nebo nevydání výjimky z technické normy. To bude předmětem navazujících správních řízení např. dle stavebního zákona, takže obavy, že by se něco zanedbalo nebo opomnělo jsou zbytečné. 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 Odolena Voda, jinými slovy záměr letiště Vodochody nelze uvést do provozu bez dopravního napojení na D8. Jinou možnost proces EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. nemá.</p>
VI. Nesouhlasíme s vypořádáním bezpečnostních rizik při střetu letadla s ptactvem	<p>Proces EIA zohledňuje ochranu ptáků podle zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů, v dostatečné míře, včetně nezbytných podmínek stanoviska. Bezpečnostní rizika jsou posouzena v potřebné hloubce a v dostatečném rozsahu pro proces EIA.</p>
VII. Nesprávné posouzení dokumentace - zhodnocení rizika u speciálních populací - dětí	<p>Z hlediska ztráty let života bylo při posuzování vlivů na veřejné zdraví zjištěno, že 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 nemoci u dětí vychází vlivem imisního pozadí zvýšení nemoci cca o 6,4%, což teoreticky představuje 3,5 dne s příznaky na jedno dítě a rok. Tyto údaje nejsou ve vztahu ke kvalitě ovzduší v ČR nijak výjimečné.</p> <p>Předpokládaný příspěvek z provozu letiště Vodochody po jeho realizaci v cílovém stavu se v těchto ukazatelích pohybuje v řádu setin dne za rok, je tedy zanedbatelný.</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</p>

	<p>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 <i>Burden of disease from environmental noise, 2011</i> 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</p>
--	--

	<p>sociální hodnotou 65,5 DALY (týká se všech posuzovaných obyvatel, v případě úvah o vlivu je nutno vydělit počtem posuzovaných obyvatel).</p> <p>K vlivům na dětskou populaci lze konstatovat, že např. ekologické limity jsou konstruovány právě s ohledem na nejzranitelnější skupiny populace - tedy malé děti, oslabené nebo nemocné jedince. Velká pozornost byla věnována procesu učení a byly zde uloženy navržené podmínky pro minimalizaci a eliminaci vlivů.</p> <p>U uváděných škol Vodochody a Líbeznice budou hlukové zátěže velmi nízké, hluboko pod možností jakýchkoli významných vlivů.</p>
VIII. Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem	<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 min. roční predikcí. Neexistuje tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, u kterého se bude čekat, zda bude nebo nebude plnit ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</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>
IX. Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru	<p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v příl. 1. zákona č. 100/2001 Sb. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení 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 č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na</p>

	<p>životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. 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 č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: „Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen „oznamovatel,“), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen „oznámení“) příslušnému úřadu.“ Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>X. Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</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.</p>

	<p>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 ustanovení § 12 zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí: 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</p>
--	--

	<p>výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviště.</p> <p>V dokumentaci je uvedeno, jaký bude synergický vliv provozu letiště a automobilové dopravy a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>V dokumentaci jsou uvedeny kumulativní vlivy hluku a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L_{DVN} a L_{AeqN} pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: „Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen „oznamovatel“), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen „oznámení“) příslušnému úřadu.“ Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
XI. Porušení procesních pravidel - neaktuálnost vstupních dat	<p>Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie</p>

	<p>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. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).</p> <p>Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska.</p> <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>XII. Nesprávné posouzení dokumentace - soulad s územním plánem</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</p>

	<p>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 (dále jen „DÚR“) dle stavebního zákona. A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle ustanovení § 90 stavebního zákona ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle stavebního zákona (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>Stavební zákon § 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>
--	---

O. s. Pro život v Dolanech I, z června 2013

Připomínka	Vypořádání
<p>Podmínka návrhu stanoviska:</p> <p>- letiště Vodochody budou využívat pouze letadla certifikovaná podle ICAO Annex 16/1, část 11, 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, tuto 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 as.: tato výjimka nezbavuje provozovatele letadel povinnosti používat provozní postupy, které jsou : hlediska hlukových dopadů co nejšetrnější vůči okolí letiště</p> <p>Nepřípustná výjimka. Podtržený text doplňuje Dokumentaci a tím Zpracovatel dle názoru OS Dolany porušuje Zákon v §9 od st. 2.</p> <p>Požadavek</p> <p>Návrh stanoviska MŽP v podmínce 88 na str.223 (Fáze provozu.Hluk) je uvedením této podmínky neplatný a musí být zamítnut.</p>	<p>Formulace podmínek pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP je základní povinností zpracovatele posudku. Tento požadavek byl v dokumentaci naznačen a v návrhu stanoviska upřesněn a formulován do následující podmínky. Nejedná se o doplňování dokumentace dle ustanovení § 9 odst. 5 zák. č. 100/2001 Sb..</p>
<p>Dokumentace neobsahuje komplexní 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 výslovné 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</p>	<p>Komplexní kumulativní posouzení vlivů hluku v území při spolupůsobení rozdílných zdrojů hluku je dokladováno především v grafických přílohách č. 6 až 9 Akustické studie leteckého provozu - příl. č. 25 dokumentace, kde je zobrazen součtový rastr pro sledované akustické deskriptory z hlediska hodnocení zdravotních rizik a to L_{DvN} a L_N. Vhodnější pro popis případných kumulativních vlivů je vzhledem k poměru provozu na LKVO rozhodující deskriptor L_{dvn}. Na přílohách č.6-9 je graficky vyjádřeno celkové hlukové zatížení území při předpokládaném spolupůsobení všech známých zdrojů hluku v okolí letiště Vodochody a to jak stávajících -</p>

<p>se bude významné 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 rady 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, Klecany, Odolena Voda. Vodochody a Máslovice. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého a železničního provozu dochází v lokalitě Zlončice a Chvatěrub. Dále zde je ještě plánovaná vysokorychlostní trať Praha - Drážďany, kumulaci hluku k této trati budou zasaženy obce Předboj, Bašť, Měšice a Líbeznice. Z akustické studie tedy jednoznačně vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat. tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký - bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.</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 ELA 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>silniční, železniční síť i případně významné stacionární zdroje hluku na letišti (motorová stojánka) a APU a letecký provoz, tak i relevantních výhledových zdrojů hluku. Z výhledových možných zdrojů hluku, např. vysokorychlostní železnice (VRT - Praha - Ústí nad Labem - Dresden (SRN) v rozsahu dostupných podkladů v době zpracování předkládané studie) a např. i nová motorová stojánka na letišti byly započítány pouze ty, kde bylo možné očekávat relevantní kumulování akustické energie s leteckým hlukem.</p> <p>V příloze č.6 až č.9 je doložena celková akustická situace v deskriptoru $L_{Aeq,N}$ a L_{DVN} pro kumulativní působení všech relevantních zdrojů hluku v okolí letiště Vodochody a to pro srovnávací výchozí stav i pro výhledový plánovaný provoz. Zobrazení rozložení akustického zatížení právě pro tyto deskriptory je proto, že tyto deskriptory jsou zásadní pro hodnocení zdravotních rizik.</p> <p>Konstatování Akustické studie, 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 je zavádějící a vytrženo z kontextu v podstatě nesprávné. Dle výše uvedeného je zřejmé, že toto tvrzení se vztahuje k neexistenci konkrétního limitu k hodnocení efektu kombinované expozice hluku, což je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatkem procesu EIA. Kromě toho lze upozornit na ustanovení § 12 zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, podle kterého musí být mezní hodnoty (tedy i hlukové limity) stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>Naprosto přesně má být uvedeno, že kumulativní vlivy hluku vyhodnoceny byly, ale zjištěné hodnoty nemohly být porovnány s limitem, který neexistuje.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují</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 dle názoru OS Dolany nedostatečný.</p>	<p>kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: „Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen „oznamovatel“), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen „oznámení“) příslušnému úřadu.“ Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>Dle názoru OS Dolany 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. zákona č. 100/2001 Sb.. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezi stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. 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 č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou</p>

	<p>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 č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
<p>Uvedené údaje, zvláště týkající se</p> <p>Vzletová a přistávací dráha - RWY 10/28 a jejím prodloužení</p> <p>Výhledový dráhový systém</p> <p>Odletové postupy</p> <p>Výhledový dráhový systém</p> <p>Výhledové uvažované postupy pro přiblížení a odlety</p> <p>nelze dle názoru OS Dolany považovat za dostačující s ohledem na zjištění a zhodnocení uvedená ve Stanovisku.</p>	<p>Uvedené údaje jsou dostačující pro posouzení vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí. Dokumentace EIA nemá a nemůže nahrazovat a tím pádem ani mít rozsah DÚR, stavební povolení, provedení stavby apod.</p>
<p>Posudek potvrzuje stanovení imisního pozadí tak, jak je zpracováno v dokumentaci, tím ovšem nevypovídá připomínku OS Dolany k nesprávnému stanovení imisního pozadí. Jak je patrné z Nařízení Středočeského kraje ke zlepšení kvality ovzduší 19/2012 došlo na území Středočeského kraje mezi roky 2009 a 2010 k výraznému zvětšení rozsahu oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší (tj. překročením imisních limitů), tato oblast zasahuje i lokalitu okolí LKVO. Požadavek s návazností na stanovisko zpracovatele posudku ke kapitole C uplatňujeme jako připomínku, aby byla dokumentace doplněna o novou rozptylovou studii dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, a vyhl. 415/2012 Sb. o přípustné úrovni znečištění.</p>	<p>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 studie v souladu s požadavky vyhl. č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona č. 201/2012 Sb., 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</p>

	<p>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>
<p>Posudek nevypovídá připomínku OS Dolany ke kumulaci vlivu ostatních záměrů v dotčeném území. OS Dolany konstatuje, že 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, Chvatěrubou a Dolany. V situaci, kdy je navrhováno vyhlášení OHP (z důvodu limitní hlukové zátěže) a imisní pozadí je na úrovni přesahující limity znečištění ovzduší (viz připomínka ke stanovení imisního pozadí), je nezohlednění i jindy málo významných vlivů na ŽP závažnou chybou, která může vést k překračování hygienických limitů v dotčeném území.</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</p>

	<p>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) µg.m⁻³</th><th>Příspěvek záměru LV V3 µg.m⁻³ (dle dokumentace)</th><th>Celkem µg.m⁻³</th><th>Limit µg.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><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>	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 ⁻³ 201/2012	Benzen	1,2	0,00023	1,2	5	NO2	12	0,49	12	40	PM ₁₀	27	0,016	27	40	PM _{2,5}	16	(0,016)	16	25
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 ⁻³ 201/2012																						
Benzen	1,2	0,00023	1,2	5																						
NO2	12	0,49	12	40																						
PM ₁₀	27	0,016	27	40																						
PM _{2,5}	16	(0,016)	16	25																						
<p>Jak jsem již dříve uvedli, na základě zprávy Správy CHKO Kokořínsko na území Dolan byly potvrzeny následující kriticky ohrožené druhy:</p> <p>Velevrub malířský (Unio pictorun)</p> <p>Skokan skřehotavý (Rana ridibunda)</p>	<p>Studie vlivu na zvláště chráněné druhy živočichů se zpracovává v případě přímého dotčení jejich pobytových a rozmnožovacích biotopů a případně při překročení ekologických limitů v těchto biotopech. K takové situaci v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru nedochází.</p>																									

<p>Morčák velký (<i>Mergus merganser</i>)</p> <p>Ostralka štihlá (<i>Anas acuta</i>)</p> <p>Je nepochopitelné že MZP, jako státní garant za životní prostředí, neuložilo zpracovateli dokumentace vlivů záměru na životní prostředí k doplnění (resp. to vyjádřilo v bodu 31 ovšem velmi vágně) požadavek uvedený v připomínkách v roce 2010 na zpracování studie dopadu záměru na zvláště chráněné druhy živočichu, kteří žijí v lokalitách dotčených záměrem a zařazení odborného stanoviska Správy Chráněné krajinné oblasti.</p>	
<p>Posudek se s našinu připomínkami k problematice střetu s ptáky, která souvisí s unikátní polohou v blízkosti jednoho z největších zimovišť nevypovídá. Znovu opakujeme, že vzletové i přistávací trasy letadel přímo křížují migrační trasy hejn havranu a kavek. Navrhovaná ochrana letiště bude dle našeho názoru obtížně realizovatelná v rozsahu nutném k minimalizaci rizika střetu s ptáky na akceptovatelnou úroveň.</p> <p>Posudek vágním způsobem odkazuje na soulad se zák. č. 114/1992 Sb.. o ochraně přírody a krajiny, přitom ignoruje naši obavu z dopadu přijatých ochranných opatření letiště LKVO na jedno z největších zimovišť kavek a havranů v zemi.</p> <p>K účinné ochraně letiště bude nutné „vytlačit“ hejna migrujících ptáku směrem vzhůru nad kritické výšky vzletů a přistání, případně mimo vnější ornitologické pásmo. MZP má za povinnost chránit životní prostředí v ČR a předložený záměr LKVO může s velkou pravděpodobností směřovat k poškození jednoho z největších zimovišť ptáků v ČR.</p>	<p>Problematika střetů s ptáky byla v procesu EIA řešena speciální studií. Podmínky pro eliminaci a minimalizaci vlivů byly stanoveny s ohledem na již vydané výjimky ze zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a respektují požadavek na další postup s důsledným respektováním tohoto zákona.</p> <p>S navrhovaným „vytlačení“ hejna migrujících ptáku směrem vzhůru se nepočítá.</p>
<p>OS Dolany tvrdí, že Záměr buď je v souladu s územním plánem, nebo nikoliv. Dokumentace byla v případě nesouladu územního plánu s procesem EIA posouzena nesprávně. Zpracovatel dle §19 odst. 2 a v rozsahu §2 Zákona neposoudil proto Dokumentaci objektivně, v plném rozsahu a ve vzájemném působení a souvislostech všech vlivů na životní prostředí a není tedy možné, dle</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>názoru OS Dolany, přijmout jeho stanovisko, které tak přispívá k možnosti neoprávněnému přijetí Posudku v celém jeho rozsahu.</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 DÚR dle stavebního zákona. A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle ustanovení § 90 stavebního zákona ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle stavebního zákona (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,</p>
--	--

	<p>potom nemůže být územní rozhodnutí vydáno.</p> <p>Stavební zákon § 90: „Posuzování záměru žadatele</p> <p>V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu a) s vydanou územně plánovací dokumentací,“</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje „posouzení souladu s územním plánem“.</p>
Kapitolu D.II. nelze dle názoru OS Dolany považovat za takovou souhrnnou charakteristiku, která byla zpracována s hloubkou a dostatečnou vypovídací schopností pro posouzení vlivů na životní prostředí v kontextu všech Požadavků	Zák. č. 100/2001 Sb. nijak nestanovuje hloubku a úroveň vypovídací schopnosti této kapitoly. Tyto aspekty jsou tedy zcela věcí autorizovaných osob.
Kapitolu D III nelze v žádném případě dle názoru OS Dolany považovat za dostatečnou vzhledem k tomu, že v této kapitole nebyly rádně pojednány všechny havárie a nestandardní stavy. Evidentně např. chybí všechny studie vyhodnocení pravděpodobnosti rizika pádu letadel do všech velkých chemických provozů s velkým rozsahem následků těchto iniciačních událostí. Zpracovatel Posudku ve svém výše uvedeném stanovisku tuto skutečnost zřetelně nevzal na vědomí a neposoudil ji tak s plnou odpovědností.	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 výroby. Odstraněním letiště rizika chemických výroby nezmizí.
Stanovisko zpracovatele Posudku se v případě posouzení použitých metod hodnocení akustických situací zužuje pouze na srovnání dvou programových nástrojů. Nebere v úvahu požadavky OS Dolany a odborné posudky uvedené v Stanovisku.	Proces EIA musí být proveden dle závazných metod, samozřejmě pokud existují. Např. posouzení vlivů na ovzduší bylo provedeno metodou Symos 97, která přímo legislativou ochrany ovzduší závaznou metodou, jak je uvedeno v příslušné kapitole. Posouzení vlivů leteckého hluku pak bylo provedeno dle evropskou směrnicí doporučenou metodou ECAC Doc. 29. Tuto metodu obsahují pouze 2 v Evropě běžně používané programové produkty pro hodnocení leteckého hluku a to „Cadna A“ a „INM“. Proto bylo provedeno posouzení prostřednictvím obou těchto programů.
<p>OS Dolany konstatuje, že výše uvedená studie Eurocontrolu (dále jen „Přezkum“) není v soulase s přepracovanou Dokumentací.</p> <p>OS Dolany s ohledem na zhodnocený nesoulad mezi Posudkem a Přezkumem (Studie Eurocontrol) požaduje aby MŽP při rozhodování o Záměru vzalo v úvahu to, že Zpracovatel nedokázal objektivně posoudit ty skutečnosti, kdy se názor vyjádřený v Přezkumu liší od Dokumentace :</p> <p>1. Absence zdůvodnění potřeby záměru vzhledem k probíhajícímu rozvoji letiště Ruzyně.</p>	<p>1. 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</p>

<p>2. Porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně je klíčové. 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 nevyřknul.</p> <p>3. Dokumentace a Posudek nevychází z aktuálního skutkového stavu, protože došlo k dokazatelnému porušení procesních lhůt. V souhlase s Přezkumem je tedy nutná aktualizace Dokumentace a Posudku záměru. Rozhodnutí MŽP musí akcentovat všechny změny ve vývoji od zahájení řízení v roce 2010.</p>	<p>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 č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: „Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen „oznamovatel“), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen „oznámení“) příslušnému úřadu.“ Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p> <p>2. Tato podmínka se týká posuzování koncepce letecké dopravy a bylo by ji možné plnit např. u záměru: Zvýšení leteckých kapacit regionu. Takový záměr se ovšem v tomto procesu EIA neprojednává.</p> <p>3. 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. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před</p>
--	---

<p>4. Akustická studie přepracované Dokumentace dle Přílohy a tohoto vyjádření postupovala při zpracování hlukové studie přesně opačně - (myšleno doporučení Eurocontrolu: <i>EUROCONTROL dále doporučuje, aby se požadavek na stanovení specifických mechanismů modelování a kontrolních mechanismů stal podmínkou předpokládaného povolení.</i>)</p>	<p>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>4. Stanovení specifických mechanismů modelování a kontrolních mechanismů je součástí rozsáhlých podmínek stanoviště EIA a to zejména prostřednictvím monitoringu čistoty ovzduší a hluku. Zde jsou plně respektovány závěry a doporučení studie Eurocontrol. Eurocontrol tyto mechanismy doporučuje stanovit jako podmínku předpokládaného povolení. Stanoviště EIA a jeho podmínky jsou nezbytným podkladem pro územní rozhodnutí.</p> <p>K žádnému povolení záměru dosud nedošlo. Eurocontrol nedoporučuje uvedené mechanismy jako podklad pro hlukovou studii, jak se nesprávně domnívá autor vyjádření, ale jako podmínku předpokládaného povolení. K „povolení“ záměru může dojít prostřednictvím územního rozhodnutí, stavebního povolení, povolení provozu apod. a podmínky stanoviště EIA budou jejich nezbytným podkladem a součástí podle ustanovení § 10 zák. č. 100/2001 Sb. a přesně podle doporučení Eurocontrolu.</p>
--	---

<p>Dokumentace, Část E (str.369):</p> <p>Předložený záměr je předložen jedno variantně a je posuzován v kapacitách, předložených oznamovatelem záměru pro vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví a jednotlivé složky životního prostředí.</p> <p>Stanovisko zpracovatele posudku</p> <p>Kapitola je zpracována dostatečně, <u>přehled zvažovaných variant</u> a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí je uveden u kapitoly B.I.5.</p> <p>Zhodnocení</p> <p>S ohledem na text Dokumentace je stanovisko zpracovatele rozporuplné. Podtržený text mění smysl výše uvedeného textu Dokumentace a tím zpracovatel posudku porušuje Zákon v §9 odst.5.</p>	<p>Zpracovatel posudku nijak nerozporuje posouzení jednovariantního záměru, pouze upozorňuje na místo, kde je uveden přehled zvažovaných variant, které předcházely návrhu aktivní posouzené varianty v souladu se zák. č. 100/2001 Sb.</p>
<p>Zpracovatel Posudku neposoudil technické řešení záměru, protože se řádně nevypořádal se všemi podanými Požadavky OS Dolany a TO zejména uvedenými v kapitole 6 a v Přílohách A. B. C, E a F Stanoviska.</p>	<p>Posouzení kapitoly technické řešení záměru dle zák. č. 100/2001 Sb. nevyžaduje vypořádání všech podaných požadavků o.s. Dolany.</p>
<p>Protože není zřejmé jaký je rámec souhlasu Zpracovatele s navrženými opatřeními, není také zřejmé zda se řádně nevypořádal se všemi podanými Požadavky OS Dolany a to zejména uvedenými v kapitole 6 a v Přílohách A. B. C. E a F Stanoviska.</p>	<p>Zpracovatel posudku vyjádřil s navrženými opatřeními rámcový souhlas. Konkretizace, objektivizace a doplnění je uvedeno v povinné kapitole posudku s názvem Návrh stanoviska. Respektování požadavků o.s. Dolany zde zák. č. 100/2001 Sb. nevyžaduje.</p>
<p>Zpracovatel vypořádává pouze závěrečný souhrn v kapitole 10 Stanoviska. Z celkového počtu 170 Požadavků uvedených v Stanovisku Zpracovatel opomíjí 157 Požadavků, které evidentně nebyly dle názoru OS Dolany v přepracované Dokumentaci uplatněny. V přepracované Dokumentaci bylo uplatněno 10 Požadavků, přičemž 3 Požadavky je nutné podrobit ještě rozboru. Zpracovatel se především evidentně nevypořádal s detailními odbornými stanovisky v přílohách A.B.C.E.F a G Stanoviska, které se týkají Akustické a Rozptylové</p>	<p>Povinností zpracovatele posudku je vypořádat připomínky došlých vyjádření, pokud jsou tato vyjádření doplněna přílohami, automaticky se předpokládá, že jejich připomínky jsou formulovány v závěrečném souhrnu vyjádření, který je také vypořádán.</p>

studie přepracované Dokumentace.	
<p>OS Dolany konstatuje, že Zpracovatel se Požadavky nezabýval v celém rozsahu Stanoviska. K vypořádání kap. 10 Stanoviska OS Dolany uvádí</p> <p>1. Emise a imise</p> <p>2. Hluková zátěž</p> <p>Jak vyplývá i z Příloh A a B připojených k tomuto vyjádření OS Dolany</p> <p>a) Akustická studie přepracované Dokumentace nebyla zpracována správně a odpovídajícím způsobem včetně výpočtu hlukové mapy motorové stojánky plně doložena zprávou Eurocontrolu.</p> <p>b) Jednoznačný kontext s nespecifikovanými hlukovými mapami v prostorách s hladinami hluku menšími než 35 dB (bílé zvukové díry ve výpočtu nesprávně stanovené hlukové mapy motorové stojánky) nebyl nalezen.</p> <p>c) Jak vyplývá z Kap 10 Závěr Stanoviska je deskriptor L_{dvn} použit odpovídajícím způsobem právě v kontextu hodnocení zdravotních rizik, stejně, jak činí Zpracovatel v podmínce č. 90 v návrhu kladného stanoviska. Zpracovatel se nedůstojným způsobem vyhnul vypořádání oprávněného požadavku OS Dolany na nutnost řešení katastrofální hlukové zátěže Dolany, která by byla realitou v případě kladného rozhodnutí MŽP o realizaci záměru „Letiště Vodochody“.</p> <p>3. Zdravotní rizika</p> <p>Zpracovatel se konstatováním obecné platné floskule vyhnul faktickému vypořádání smyslu tohoto bodu včetně vypořádání všech Požadavků uvedených v Kap.7 Stanoviska.</p>	<p>1. Není uvedena připomínka</p> <p>2. a)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Akustická studie byla zpracována správně, jak mj. dokládá i studie Eurocontrol. Dále byla posouzena i v rámci posudku a vytýkané nedostatky nebyly potvrzeny. - Není jasný požadovaný způsob doložení. Akustická studie byla zpracována dlouho před zadáním studie Eurocontrolu. <p>b) Bílé plochy jsou pásmem s hladinami hluku menšími než 35 dB - Akustická studie vlivu motorových zkoušek na okolí letiště Vodochody</p> <p>c) I v Dolanech platí podmínky stanoviska EIA, a proto zde budou muset být bezpečně plněny hlukové limity z leteckého provozu 60/50 dB bez ohledu na OHP.</p> <p>3. K připomínce: "Zařazením postižených oblastí t.j. obce Dolany a Debrno do ochranného hlukového pásma, kde se nemusejí dodržovat žádné normy a limity." bylo sděleno, že OHP je navrženo s tím, že zde pro stávající chráněnou zástavbu budou muset být dodržovány hlukové limity. Překročení hlukových limitů a obtěžování občanů nadměrným hlukem se</p>

<p>4. Riziko havárie</p> <p>Rizika havárie nejsou pro proces EIA posouzena dostatečně, vč. střetu s migrujícími ptáky, vzhledem k tomu, že evidentně chybí všechny studie vyhodnocení pravděpodobnosti rizika</p> <ul style="list-style-type: none"> - pádů letadel do všech velkých chemických provozů s velkým rozsahem následků těchto iniciačních událostí - srážek s ptáky v letecké dopravě <p>minimálně v rozsahu hodnocení ohrožení v lokalitě ÚJV Řež pádem letadla (Příloha 30 Dokumentace).</p>	<p>neočekává vzhledem k striktní povinnosti dodržování hlukových limitů.</p> <p>4.</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. 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>Problematika střetů s ptáky byla v procesu EIA řešena speciální studií včetně vyhodnocení rizika, které bylo označeno jako přijatelné. Podmínky pro eliminaci a minimalizaci vlivů byly stanoveny s ohledem na již vydané výjimky ze zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a respektují požadavek na další postup s důsledným respektováním tohoto zákona.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. nijak nepředepisuje rozsah podkladových studií.</p>
--	--

<p>5. Plnění požadavku MŽP na doplnění vrácené dokumentace</p> <p>Nesplnění požadavků MŽP v přepracované Dokumentaci je dokladováno souhrnem Požadavků z kapitol Stanoviska 2.3.4.5.6.7. 8. 9 a Příloh A.B.C“. E. F. G. které Zpracovatel opominul vypořádat.</p> <p>Příloha A (Drahota J.):</p> <p>Zásadně jde o to, že předložena hluková studie musí být studií ve vlastním smyslu toho slova. Znamená to, že zvolí a následně analyzuje (studuje) různé kombinace všech ovlivnitelných faktorů v rámci leteckého provozu a jim působeného hluku tak, aby nepříznivé dopady tohoto provozu z hlediska zdraví obyvatel okolo letiště, pracovníků na letišti, cestujících a dále i nepříznivé vlivy na prostředí a v neposlední řadě i negativní dopady v oblasti ekonomické, byly minimalizovány. Pro takto zvolenou kombinaci všech ovlivnitelných faktorů - při zachování všech legislativních bezpečnostních a dalších principů - je možné následně zvolit řešení případně několik variantních řešení, pro které je výsledek optimální, v tomto případě je hluková zátěž minimalizována na nejnižší míru. Tento princip však hluková studie postrádá a připomínkový Posudek tento princip obecně respektovaný, neposuzuje.</p> <p>Proto tzv. hluková studie není studií ve vlastním smyslu toto slova, ale pouze posouzením určitého stavu, který byl jejím autorům zadán (jak správně uvádí i Eurocontrol v záhlaví jejich, k POSUDKU přiloženého „Přezkoumání akustického posouzení...“. Že však i Eurocontrol má na postup Zpracování studie hluku leteckého provozu odlišný názor než její autoři vyplývá i následujícího citátu z „Přezkoumání“:</p> <p>Požadavek Eurocontrolu (str. 185):</p> <p>„3. EUROCONTROL dále doporučuje, aby se požadavek na stanovení specifických mechanismů modelování a kontrolních mechanismů stal podmínkou předpokládaného povolení. To zajisti, aby bylo správné</p>	<p>5. Požadavky MŽP byly splněny v plném rozsahu, jinak by nemohla být doplněná dokumentace rozeslána k připomínkování, ale musela by být vrácena dalšímu dopracování.</p> <p>Příloha A:</p> <p>Ve skutečnosti byla hluková studie zpracována celkem 3x - pro oznámení, dokumentaci a doplněnou dokumentaci. V každém stupni byla zpřesňována a optimalizována a hluková zátěž minimalizována na nejnižší míru. 3x byla také připomínkována ve veřejném připomínkovém řízení. Byla posouzena mezinárodní odbornou společností Eurocontrol a v rámci posudku EIA, kdy podmínky pro minimalizaci a eliminaci vlivů hluku byly připomínkovány po čtvrté.</p> <p>Lze se předpokládat, že tento postup zajištěný procesem EIA je podstatně účinnější a pro splnění cíle – minimalizace a eliminace vlivů – vhodnější než postup doporučovaný v příloze A.</p> <p>Stanovení 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. Eurocontrol</p>
--	---

<p>zobrazení předpokládaného hluku z leteckého provozu modelováno před vytvořením letového plánu letiště nikoli po vytvoření letového plánu.“ V případě hlukové studie LKVO to ovšem bylo přesné opačně.</p>	<p>tyto mechanismy doporučuje stanovit jako podmínku předpokládaného povolení. Stanovisko EIA a jeho podmínky jsou nezbytným podkladem pro územní rozhodnutí.</p> <p>K žádnému povolení záměru dosud nedošlo. Eurocontrol nedoporučuje uvedené mechanismy jako podklad pro hlukovou studii, jak se nesprávně domnívá autor vyjádření, ale jako podmínku předpokládaného povolení. K „povolení“ záměru může dojít prostřednictvím územního rozhodnutí, stavebního povolení, povolení provozu apod. a podmínky stanoviska EIA budou jejich nezbytným podkladem a součástí podle ustanovení § 10 zák. č. 100/2001 Sb. a přesně podle doporučení Eurocontrolu.</p> <p>Podmínkami stanoviska je navíc tento požadavek zajištěn trvale:</p> <p>provoz systému monitoringu hluku bude garantován nezávislou příslušně akreditovanou laboratoří, kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví</p> <p>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> <p>systém monitoringu hluku bude mít zajištěn výstup ke zveřejnění výsledků, kontroly a postupů</p> <p>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</p> <p>systém monitoringu hluku bude využíván k důsledné kontrole dodržování zákonných ustanovení na poli ochrany zdraví obyvatel před hlukem</p> <p>bude zajištěna nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku a výsledků měření (ÚCL, KHS)</p> <p>systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud</p>
--	--

<p>Příloha B (Šnajdr K.):</p> <p>1) Dokumentace vůbec neuvádí, zda motorová zkouška vykazuje, jako zdroj hluku, charakter hluku s tónovými složkami. Pokud má hluk emitovaný motorovou zkouškou charakter hluku s tónovými složkami bude hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A hluku provení stojánky o 5 dB přísnější tj. 45 dB v denní a 35 dB v noční době.</p>	<p>bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů pro chráněné venkovní prostory staveb u staveb bytových a rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb, definovaných zákonem o ochraně veřejného zdraví, které 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 staveb; 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</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>Příloha B:</p> <p>1) a) Jak vyplývá z kontextu dokumentu „Akustická studie vlivu motorových zkoušek na okolí letiště Vodochody“ a ze znalosti charakteru hluku leteckých motorů, tak se přítomnost výrazných tónových složek nepředpokládá.</p> <p>1) b) Vzhledem k nutnosti respektovat následující podmínku stanoviště :</p> <p>- v souvislosti s vybudováním údržbového hangáru bude vybudováno i nové stání pro motorové zkoušky letadel, opatřené protihlukovým vybavením, které zajistí dodržení limitů hluku z motorových zkoušek</p>
--	---

<p>2) Nevhodné nastavení programu CadnaA (nastavení provedené mimo rámec základního nastavení programu), díky kterému je v průběhu výpočtu zanedbán ohyb zvuku na bočních stranách objektu (a překážek v šíření hluku) vede k výraznému podhodnocení dopadu hluku z provozu motorové zkoušky v jejím okolí. Chyba může dosahovat hodnot až +10 dB.</p> <p>3) Vysoká hodnota indexu pohltivosti povrchu $G = 0,85$ (podle ČSN ISO 5G13 - 2: Akustika - Útlum při šíření zvuku ve venkovním prostoru - část 2“ Obecná metoda výpočtu, září 1998) použitá ve výpočtu hluku motorové zkoušky, odpovídá povrchu zoraného pole. Pokud by ve výpočtu byl použit index $G = 0,5$ odpovídající kompaktní zatravněné ploše, dosahovaly by vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku hluku o cca +1 dB vyšších hodnot.</p> <p>4) Dokumentace vůbec neřeší hluk ve venkovním chráněném prostoru střední školy SŠLVT Odolena Voda z provozu motorové zkoušky.</p>	<p>letadel v okolí LKVO, včetně zkoušek s vyvedením na maximální režimy, lze předpokládat, že skutečné hladiny hluku budou nižší než 45 dB v denní době. V noční době nejsou motorové zkoušky povoleny – viz následující podmínka stanoviska EIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - motorové zkoušky dopravních letadel v jiném než volnoběžném režimu budou prováděny pouze na stanoveném a nově vybudovaném motorovém stání s patřičnými protihlukovými opatřeními, a to pouze v denní době od 6 do 18 hodin; ve večerních hodinách (18 -22 hod) pouze ve výjimečných případech; v případě víkendů budou motorové zkoušky povolené pouze v době od 9 do 18 hodin. <p>2) Výpočet byl proveden bez protihlukového valu, takže toto nebezpečí nehrozí, viz komentář k předchozímu bodu.</p> <p>3) Výpočet byl proveden bez protihlukového valu, takže toto nebezpečí nehrozí, viz komentář k předchozímu bodu.</p> <p>4) Dokumentace řeší jak problematiku hluku ve vnitřním, tak venkovním chráněném prostoru střední školy SŠLVT Odolena Voda jak z provozu motorové zkoušky, tak z ostatních zdrojů hluku. Toto řešení se stalo podkladem pro následující podmínky stanoviska EIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - po uvedení letiště do provozu provést ověření zvukových izolačních vlastností obvodového pláště všech objektů Střední školy letecké a výpočetní techniky; v případě nevyhovění hygienickým limitům je třeba
---	--

<p>5) Dokumentace neřeší technická opatření garantující splnění hygienických limitů hluku z provozu po nově navrženém MKU Odolena Voda na obytné objekty v jeho okolí. Již v současné době jsou některé obytné objekty v Odolene Vodě zasaheny nadměrným hlukem z provozu po dálnici D8.</p>	<p>navrhnout dodatečná protihluková opatření na obvodových pláštích objektů školy, u nichž nebudou splněny hygienické limity pro chráněný vnitřní prostor staveb</p> <p>- v prostoru areálu Střední školy letecké a výpočetní techniky bude vybudován po celém jejím obvodu 4 m vysoká protihluková clona, pohltivá směrem k obslužné komunikaci a objektům letiště</p> <p>5) Dle dokumentace EIA budou v tomto prostoru hlukové limity splněny (hluk z hlavní silniční komunikace s korekcí na starou zátěž = 70/60 dB). V rámci DÚR, kde se vyjasní technické parametry, bude mít ovšem konečné slovo orgán veřejného zdraví a podle jeho požadavků budou muset být realizována případná protihluková opatření.</p>
--	---

O. s. Pro život v Dolanech II, ze dne 29. 7. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)

Připomínka	Vypořádání
Dokumentace je neúplná	Dokumentace je úplná dle požadavků příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb.
<p>Dokumentace obsahuje nesprávné údaje</p> <ul style="list-style-type: none"> - v požadovaném rozboru kumulativní působení různých hlukových zdrojů - v komplexní charakteristice vlivů záměru na životní prostředí (všechny akustické a rozptylové studie) - studii o environmentálních rizicích při možných haváriích a nestandardních stavech - ve znaleckém posudku hodnocení vlivů na veřejné zdraví, protože výsledky a závěry tohoto posudku jsou platné za předpokladu platnosti a poskytnutých výchozích podkladů, především distribuce hlukové expozice obyvatel v 	<p>Kumulativní vlivy</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</p>

<p>hlukových pásmech a celkové imisní zátěže</p>	<p>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 ustanovení § 12 zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí: 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>Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí (všechny akustické a rozptylové studie), studie environmentálních rizik</p> <p>Všechny akustické a rozptylové studie a studie environmentálních rizik byly provedeny podle závazných metodik (legislativou stanovených, v resortu ŽP a zdraví doporučených národními orgány nebo orgány EU), vycházejí ze závazných nebo doporučených faktorů, jsou zpracovány stanovenými nebo doporučenými programovými produkty. Výsledky jsou porovnány s ekologickými limity.</p>
--	--

<p>Stanovisko Zpracovatele Posudku</p> <ul style="list-style-type: none"> - je rozporuplné v případě posouzení pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí, vzhledem k tomu, že Dokumentace byla vypracována jako jednovariantní - není explicitně uvedeno v případě posouzení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí - je nedostatečné a není provedeno podle §9 odst.2 zákona 100/2001 Sb. - v případě posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení snížení popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí <p>Je naprosto nedostatečné v případě vypořádání všech obdržených vyjádření OS Dolany k Dokumentaci, protože se k podaným 170 faktografickým připomínkám k přepracované Dokumentaci z října 2011 včetně odborných příloh konkrétně nevyjádřil.</p>	<p>Rozporuplnost v případě posouzení pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí, vzhledem k tomu, že Dokumentace byla vypracována jako jednovariantní</p> <p>V procesu EIA je nutné řešit jednak varianty zvažované a důvody pro jejich přijetí či odmítnutí a jednat varianty aktivní – tedy posuzované – viz příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>Není explicitně uvedeno v případě posouzení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí</p> <p>Toto je náplní příslušné kapitoly Posudku.</p> <p>Je nedostatečné a není provedeno podle ustanovení § 9 odst.2 zákona č. 100/2001 Sb.</p> <p>Ustanovení § 9 odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb. zní: Zpracovatel posudku zpracuje tento posudek na základě dokumentace, popřípadě oznámení a všech podaných vyjádření k nim. Náležitosti posudku jsou uvedeny v příloze č. 5 k zákonu č. 100/2001 Sb.</p> <p>Dle těchto požadavků byl posudek zpracován.</p> <p>V případě posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení snížení popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí</p> <p>Opatření posouzena byla a na jejich základě byly stanoveny konkrétní podmínky v návrhu stanoviska EIA.</p> <p>Je naprosto nedostatečné v případě vypořádání všech obdržených vyjádření OS Dolany k Dokumentaci, protože se k podaným 170 faktografickým připomínkám k přepracované Dokumentaci z října 2011 včetně odborných příloh konkrétně nevyjádřil.</p> <p>Povinností zpracovatele posudku je vypořádat připomínky došlých vyjádření,</p>
--	---

	<p>pokud jsou tato vyjádření doplněna přílohami, automaticky se předpokládá, že jejich připomínky jsou formulovány v závěrečném souhrnu vyjádření, který je také vypořádán.</p>
<p>Nepřípadnost využití vyjádření Eurocontrolu v celém kontextu hodnocení dopadu na životní prostředí, protože</p> <ul style="list-style-type: none"> - tato evropská instituce primárně slouží k řešení problémů samotného leteckého provozu - je v typickém konfliktu zájmu, má-li se vyjadřovat detailněji k problémům hlukové zátěže, s ohledem na to, že její dominantní příjmy se odvozují především od prostého faktu počtu bezpečně provozovaných letadel v evropském vzdušném prostoru - podle odborného vyjádření, které má OS Polány k dispozici, existují jiné evropské instituce, které dokáží přezkoumat akustické posouzení v rámci posouzení vlivů na životní prostředí kvalifikovaněji v rámci svého primárního určení - není jasné, za jakých podmínek bylo údajné výběrové řízení této instituce realizováno - připomínající veřejnost byla značně omezena ve svých právech na možnosti se seznámit s přezkumem Eurocontrolu s ohledem na to, že - žádost občanských sdružení o poskytnutí originální anglické verze byla bez řádného uvedení důvodu ministerstvem odepřena, ačkoliv byla k dispozici minimálně od září či října 2012 - Posudek pouze s neautorizovaným překladem souhrnu přezkumu do češtiny byl oficiálně zveřejněn 14.5.201 na webových stránkách MŽP - Posudek s doplněným anglickým originálem byl na webových stránkách MŽP uveden o 8 dní po datu oficiálního zveřejnění tj. až 22.5.2013 - klíčová věta ze závěru přezkumu použita Zpracovatelem Posudku pro 	<p>I ve vyjádření uvedený fakt, že Eurocontrol primárně slouží k řešení problémů samotného leteckého provozu, dokladuje oprávněnost vyjádření této instituce.</p> <p>Konečná verze studie Eurocontrolu byla k dispozici 15.1.2013.</p> <p>Překlad závěrů a doporučení Eurocontrolu byl autorizován a předán MŽP.</p>

<p>kladný návrh Stanoviska MŽP byla neautorizované a chybně přeložena do češtiny.</p>	
<p>Zástupci OS Dolany během svého vystoupení demonstrovali závažné nedostatky Dokumentace a Posudku na vybraných příkladech v příložené prezentaci. V rámci vystoupení OS Dolany komentoval další zásadní nedostatky akustických studií přední odborník v hodnocení hlukové zátěže z letecké dopravy Ing. Drahota nositel českých a zahraničních certifikačních dokumentů. V následné diskuzi se Zpracovatelem Dokumentace a Posudku nebyly kritizované nedostatky věrohodným způsobem vyvráceny.</p>	<p>Prezentace uvádí zobrazení pásem hluku v ukazateli L_{dvn}, který nelze porovnávat s hlukovými limity a nemá žádný vlastní limit, jak bylo vysvětleno na VP.</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. Navíc v této akustické studii nebyl zohledněn protihlukový val, uložený podmínkami stanoviska, takže skutečný vliv bude podstatně menší.</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.</p> <p>Požadavek na vypracování ornitologické studie byl plně respektován jako upřesnění podmínky stanoviska pro monitoring havranovitých ptáků.</p> <p>Stanovení imisního pozadí se nově závazně provádí dle pětiletých klouzavých průměrů, které stanovuje MŽP. Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, stanovuje přesné postupy v případě signalizace překročení imisních limitů.</p>

Sdružení za klidný domov o. s. I, ze dne 6. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání
<p>A) Vyjádření k posudku</p> <p>Domníváme se, že zpracovatel posudku zasáhl nezákonně do dokumentace, kterou dle § 9, odst. 5 zákona č.100/2001 Sb. nesmí doplňovat ani přepracovávat, a to:</p> <ul style="list-style-type: none"> - přepracováním tabulky ze strany č. 118 dokumentace - 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 naší i MZP tak, že vyhledává v dokumentaci pasáže, které vydává za vypracované varianty, přestože je v dokumentaci několikrát uvedeno, že je zpracována jen v jedné variantě - jako první uvádí možnost ojedinělých letů těžších letadel s MTOW nad 120 t a hlukností nižší než je kumulovaný rozdíl EPNdB 4,99 pro zajištění výrobního programu a.s. AERO Vodochody, v dokumentaci vůbec neuvažovanou. <p>Vidíme v tom podjatost ve prospěch předkladatelů dokumentace, která se pak prolíná celkovým posudkem, přebírá formulace použité v dokumentaci a neodráží skutečný stav řady negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>Předpokládali bychom, že smyslem procesu včetně posudku bude zjištění možných dopadů na životní prostředí s cílem tyto dopady zcela vyloučit, a ne hledání kompromisů v podobě ukládání povinností k jejich umenšení, které za daných okolností stejně není možné. Navíc je posuzován podnikatelský záměr soukromých subjektů, který svou činností zasáhne do života, práv a majetku několika tisíc občanů.</p> <p>Posudek, který je nezákonně přepracováván, by měl být vyřazen z dokumentů, o které se pak následně opírá závěrečné hodnocení MZP. V návrhu stanoviska je řada podmínek, které by však měly být součástí dokumentace.</p>	<p>A) 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 ustanovení § 9 odst. 6 zák. č. 100/2001 Sb. Vzhledem k tomu, že se jednalo o chyby typu chyb písafských, 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 nijak nerozporuje posouzení jednovariantního záměru, pouze upozorňuje na místo, kde je uveden přehled zvažovaných variant, které předcházely návrhu aktivní posouzené varianty v souladu se zák. č. 100/2001 Sb.</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>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 posudku je tento stav konkretizován na 4 lety za rok a v zájmu objektivitě zohledněn v podmínkách.</p> <p>Součástí dokumentace musí být tzv. obecná opatření. V posudku musí být uvedeny konkrétní podmínky – viz. příl. č. 4, 5 a 6 zák. č. 100/2001 Sb.</p>

K posudku máme tyto konkrétní připomínky:

1. Část A ponechává zpracovatel bez připomínek. My však připomínáme:

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. V dokumentaci z října 2010 je pak uváděno, že v noční době od 22⁰⁰ do 6⁰⁰ hod. nebude žádný provoz. Je zřejmé, že skutečný stav ve výhledu není možné zajistit ani snahou v návrhu stanoviska, jak je uvedeno v posudku, když není možné zajistit jednotné údaje v dokumentaci. V dokumentaci se dále uvádí, že výsledkem hledání optimalizace provozu letiště je takový objem počtu pohybů letadel, z něhož odvozená limitní izofona $L_{Aeq}=60$ dB nebude **významně** zasahovat do intravilánu okolních obcí. Již v této kapitole jsou ignorovány připomínky MŽP č. 2 a 18 z 1.2.2011, které ukládají zpracovat takové varianty, kdy **nebude** limit **60db** v obci Panenské Břežany překročen **a to i nevýznamně**.

Nejedná se omezení nočních letů, ale o omezení zpožděných příletů. V noční době nemohou být žádné pohyby letadel plánovány, a to samozřejmě ani charterové lety.

Z toho, že jsou omezeny neplánované přílety rozhodně nelze usuzovat na zájmu oznamovatele o „neplánovaný“ provoz. V původní dokumentaci EIA byl noční provoz zcela vyloučen. Teprve v doplněné dokumentaci se v zájmu objektivit objevil požadavek na zapracování výjimečné situace opožděného příletu plánovaného před 22. hodinou. Aby bylo možno tuto situaci zapracovat do hlukové studie, byly jako výjimečné maximum řešeny 4 opožděné přílety/den. V rámci principu předběžné opatrnosti pak musely být 2 opožděné přílety řešeny pro každý den.

Letiště Ruzyně po uvedení paralelní dráhy do provozu má povoleno plánovat 40 pohybů letadel v jedné noční době, letiště Vodochody 0. Počet opožděných (neplánovaných) příletů letiště Ruzyně omezen nemá, letiště Vodochody má omezen na max. 4.

V případě „skrytého plánování“ příletů po 22. hodině by se dopravce vystavoval vážnému nebezpečí nemožnosti přistát na letišti Vodochody v případě skutečného zpoždění, protože další podmínkou je stanoveno, že od 24.00 do 6.00 bude letiště pro veškeré pohyby letadel uzavřeno – tedy i pro přílety zpožděné tak, že by musely přistávat po 24. hodině.

Závěrem je možné konstatovat, že noční provoz je povolen pro výjimečný (neplánovatelný) opožděný přílet při bezpečném plnění hlukového limitu pro noční dobu, navíc nad rámec zákonných požadavků omezený nejen na charakteristický letový den, ale na každou konkrétní noc a nejen na celou noční dobu od 22 do 6 hod, ale jen na dobu od 22 do 24 hod.

Záměr je jednoznačně limitován podmínkami stanoviska a to především jednou z hlavních podmínek – plněním hlukových limitů, které bude zajištěno prostřednictvím podrobně stanoveného monitoringu hluku. Neexistuje tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, který bude

	překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.
<p>2. Část B je označena jako splňující přílohu č. 4 zákona 100/2001 Sb. nebyla však splněna v části B.I.5 uvedením přehledu zvažovaných variant, které byly rozptýleny často tak skrytě, že zpracovatel posudku sám upozorňuje, že je možné je najít při pozorném studování dokumentace (str. 31 posudku). Přitom předkladatel záměru od počátku uvádí, že záměr je předložen jako jedno variantní, ačkoli jak MZP (připomínka 18 a 25), tak OS a dotčené obce požadují zpracování takových variant, kdy dojde ke snížení negativních dopadů na životní prostředí.</p>	<p>Zpracovatel posudku nijak nerozporuje posouzení jednovariantního záměru, pouze upozorňuje na místo, kde je uveden přehled zvažovaných variant, které předcházely návrhu aktivní posouzené varianty v souladu se zák. č. 100/2001 Sb.</p>
<p>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. Požadujeme výjimku pro tato letadla, bez kterých se dosud a.s. AERO obešlo, vypustit. Nebyly v dokumentaci ani ve hlukové studii uváděny. Odvolávka na dosavadní počet pohybů (4) není pro posouzení budoucího stavu relevantní, navíc bylo ohlášeno, že a.s.AERO změní majitele - jaký bude výrobní program ?</p> <p>Ačkoliv jsme opakovaně požadovali kategorizaci letadel dle AIP, GEN 4.1.1.4.2.1. a jejich kvantifikaci dle jednotlivých kategorií s tím, že pro kumulovaný rozdíl 5-9,9 EPNdB , tj. kategorie hlučnosti 3 bude stanoven maximální počet pohybů (LKPR v roce 2010 realizovalo pro hlučnost jen 2,7 % v této kategorii), v posudku se žádné omezení pro kategorii 3 neuvádí. V připomínce č. 16 požadovalo také MZP omezení letadel z hlediska jejich hlukových parametrů - nesplněno. Předkladatel dokumentace udává stále jako</p>	<p>Výjimka je uvedena v dokumentaci – v příl. č. 19 – Veřejný příslib a byla respektována v rámci objektivitu.</p> <p>Podmínkami je stanoveno, že</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 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 rozdílů hlukových hladin uvedených v osvědčení hlukové způsobilosti od odpovídajících limitních hodnot podle příslušné hlavy části II dokumentu ICAO Annex 16/1 je větší než 4,9 EPNdB; tato podmínka neplatí pro letadla s maximální vzletovou hmotností nižší než 9 tun a pro letadla, která využijí letiště Vodochody v souvislosti s výrobním programem AERO Vodochody a.s.; tato výjimka nezbavuje provozovatele letadel povinnosti používat provozní postupy, které jsou z hlediska hlukových dopadů co nejšetrnější vůči okolí letiště <p>Výjimka je možná pouze pro zajištění výrobního programu AERO</p>

<p>hlavní kapacitní limit plnění hlukových limitů. V dokumentaci se výslovně uvádí (posudek str. 17), že pro splnění hlukových limitů je lhostejno, zda je provozováno větší množství letadel s menší hlučností nebo menší množství letadel s větší hlučností. Budou-li však používána letadla s větší hlučností, jsou jednotlivé hlukové události pro obyvatele tak blízko ležících obcí, jako jsou Panenské Břežany, neúnosné. To by mělo být posuzováno jako velmi negativní vliv na životní prostředí, bez ohledu na ekvivalentní hladinu hluku jako jediného ukazatele hlukového limitu.</p>	<p>Vodochody a.s., pro žádné jiné účely. Nijak neovlivňuje kategorii letiště. To, že existence těchto letů není obyvatelům dotčených obcí vůbec známa, svědčí o tom, že hlukový význam tohoto jevu je velmi malý.</p>
<p>V dokumentaci z října 2010 se uvádí nulový noční provoz, přes četné připomínky k nočnímu provozu, byl do dokumentace z roku 2011 noční provoz v omezené míře zaveden. Z jakého důvodu je znovu v dokumentaci ponechán a je součástí návrhu stanoviska vysvětleno není, MZP požadovalo v připomínce č.15 garanci neprovozování letiště v nočních hodinách, a až pokud by nebylo možno toto spolehlivě garantovat, zahrnout noční lety do dokumentace. Není-li možno spolehlivě garantovat provozní dobu letiště, pak ale není možné garantovat nic, co se v návrhu stanoviska k EIA i v dokumentaci vyskytuje. Četné připomínky o vyloučení provozu po 22. hodině jsou i zpracovatelem posudku ignorovány.</p>	<p>V původní dokumentaci EIA byl noční provoz zcela vyloučen. Teprve v doplněné dokumentaci se v zájmu objektivit objevil požadavek na zapracování výjimečné situace opožděného příletu plánovaného před 22. hodinou. Aby bylo možno tuto situaci zapracovat do hlukové studie, byly jako výjimečné maximum řešeny 4 opožděné přílety/den. V rámci principu předběžné opatrnosti pak musely být 2 opožděné přílety řešeny pro každý den.</p> <p>Letiště Ruzyně po uvedení paralelní dráhy do provozu má povoleno plánovat 40 pohybů letadel v jedné noční době, letiště Vodochody 0. Počet opožděných (neplánovaných) příletů letiště Ruzyně omezen nemá, letiště Vodochody má omezen na max. 4.</p> <p>V případě „skrytého plánování“ příletů po 22. hodině by se dopravce vystavoval vážnému nebezpečí nemožnosti přistát na letišti Vodochody v případě skutečného zpoždění, protože další podmínkou je stanoveno, že od 24.00 do 6.00 bude letiště pro veškeré pohyby letadel uzavřeno – tedy i pro přílety zpožděné tak, že by musely přistávat po 24. hodině.</p> <p>Závěrem je možné konstatovat, že noční provoz je povolen pro výjimečný (neplánovatelný) opožděný přílet při bezpečném plnění hlukového limitu pro noční dobu, navíc nad rámec zákonných požadavků omezený nejen na charakteristický letový den, ale na každou konkrétní noc a nejen na celou noční dobu od 22 do 6 hod, ale jen na dobu od 22 do 24 hod.</p>

<p>K pozemním operacím je v návrhu stanoviště uváděna doba provádění motorových zkoušek od 6 -18 hodin, přitom od 6 hodin začíná provoz letiště, poslední minuty spánku a následně počátek vyučování. Z jakého důvodu je možné jen o víkendech provádět motorové zkoušky od 9. hodin zřejmě není. Ve večerních hodinách jsou zkoušky povoleny po 18.té hodině jen výjimečně - jaké jsou to výjimky a proč nejsou uvedeny. Přitom v hlukové studii je jako výchozí stav uvedeno denně provedení průměrně 1,3 zkoušek v trvání max. 30 minut na jednu zkoušku. Z jakého důvodu není provedení 1,3 zkoušky (39 minut) specifikováno na takovou denní dobu, kdy nejméně ruší a se nekumuluje s největším provozem letiště? Požadujeme stanovení max. počtu motorových zkoušek za den.</p>	<p>Podmínkou je stanoveno:</p> <ul style="list-style-type: none"> - motorové zkoušky dopravních letadel v jiném než volnoběžném režimu budou prováděny pouze na stanoveném a nově vybudovaném motorovém stání s patřičnými protihlukovými opatřeními, a to pouze v denní době od 6 do 18 hodin; ve večerních hodinách (18 -22 hod) pouze ve výjimečných případech; v případě víkendů budou motorové zkoušky povolené pouze v době od 9 do 18 hodin <p>V tomto případě musí být plněn hlukový limit pro stacionární zdroj hluku – tj. pro každých 16 hod. denně. Tím jsou motorové zkoušky dostatečně limitovány na oněch 1,3 zkoušky – tedy max. 2 zkoušky denně. V noci nejsou motorové zkoušky povoleny.</p>
<p>V posudku se uvádí stále se opakující dogma, že bylo řešeno několik variant záměru. Jedná se zejména o marketingovou úvahu, jaké by to bylo, kdyby bylo možno provozovat 42 950 pohybů letadel. Letové postupy jsou sice označovány za varianty, ale jedná se jen o nutná opatření při omezeném vzdušném prostoru, nebyla však vypracována žádná varianta, která by se snížením počtu plánovaných pohybů, odklonem VPD, omezením příjmu letadel s nepříznivou hlukovou certifikací a jinými organizačně stavebními variantami pokusila snížit negativní dopady na životní prostředí regionu.</p> <p>Jako varianta výhodnější z hlediska minimalizace vlivů hluku se označuje z provozních důvodů prodloužená dráha 28 o 300 m směrem k obci <i>Panenské Břežany</i>, takže se stroje při rozjezdu přiblíží k obci, při přistání na dráhu 28 se údajně prodloužení nebude využívat, pokud ano, tak ale letadla budou níže a tedy více hluku a při startech z dráhy 10 bude opět vytvořena možnost odlepit se od dráhy s posunem blíže k obci. S odletovými postupy je to podobně - nelze využít celý vzdušný prostor pro křížení drah s LKPR a tedy je nutno vymyslet odklony mezi obcemi, které ale nejsou s manévrovací schopností letadel a s ohledem na nepředvídatelné povětrnostní podmínky s jistotou dodržitelné. Nevhodnost umístění letiště je zřejmá. Ze se nejedná o zpracování variant v</p>	<p>Zpracovatel posudku nijak nerozporuje posouzení jednovariantního záměru, pouze upozorňuje na místo, kde je uveden přehled zvažovaných variant, které předcházely návrhu aktivní posouzené varianty v souladu se zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>Je rozdíl mezi variantou zvažovanou, ale dále neposouzenou a variantou aktivní a posouzenou.</p>

<p>duchu Přílohy 4, ale o souhrn technických řešení, která se vyskytují v dokumentaci od počátku, a bez kterých by záměr nesplňoval předpoklady předkladatele k co nejefektivnějšímu využití, je zřejmé také. Znovu upozorňujeme na snahu zpracovatele posudku o úpravy dokumentace, i když tentokrát ne obsahové, ve prospěch předkladatele záměru.</p>	
<p>Ve stati B.I.6 se předkladatel snaží dokázat, že plánovaný rozvoj letiště není koncipován pro letadla s větším rozpětím křídel než 36 m, v dodatku k posudku z května 2013 se toto tvrzení z hlediska leteckých předpisů vyvrací pouhým konstatováním předpokladu z dokumentace, že letiště se bude využívat pouze pro letadla s rozpětím křídel do 36 m. Přitom letadla s rozpětím 36 m již patří do kat. D. Proč se ale do návrhu stanoviska nedá podmínka, že letiště bude provozováno pouze v kategorii kód.písmeno C dle ICAO, předpis L 14, H1.1, odd.1.7. , nedovolující realizaci provozu větších letadel není jasné. Pracovník v letectví, který z nějakého důvodu připomínku zpracoval anonymně, uvádí:</p> <p>Ačkoli studie EIA uvádí, že: „Letiště bude uzpůsobeno pro standardní provoz letadel kategorie C dle ICAO (rozpětí křídel letadla max, do 36m) za všech povětrnostních podmínek.“, vlastní konstrukce letiště např. šířka pojezdových drah 23 m, jejich odstupy od pevných překážek 40,5 m, vzdálenost místa pro odmrazování letadel od pojezdové dráhy cca 66 metrů, hloubka a šířka odbavovacích ploch apod. přesně odpovídá letadlům o rozpětí 36 - 52 metrů (tj. kódové písmeno D dle ICAO). Do této kategorie patří typy jako A-300; A-310; B-757; B767; II-76, tedy typy, které jsou typickými představiteli nákladních letadel.</p>	<p>Podmínkou stanoviska je uloženo, že</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 a.s. (dle historických dat lze předpokládat cca 4 lety za rok)
<p>Jako podmínka pro kolaudační rozhodnutí byla zpracovatelem navržena podmínka zprovoznění přivaděče od dálnice D8, nebylo ale vůbec poukázáno na skutečnost, že předpoklad, jak budou vedlejší komunikace zatížené, nebyl vůbec vypracován v různých variantách (bez přivaděče) a nebylo vzato v potaz, že je pravděpodobné jejich neúměrné zatížení právě proto, že dálnice je v tomto</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>úseku placená. Obec Panenské Břežany nemůže absorbovat větší dopravní zátěž i vzhledem k tomu, že komunikace vede bezprostředně vedle MS a ZS. Jestliže bude provoz letiště generovat více než 10 000 pohybů vozidel/den (podle CityPlan a VPÚ), pak lze těžko předpokládat, že přírůstek dopravy bude, dle dokumentace, 6 vozidel v Panenských Břežanech, naopak je předpoklad, že řidiči využijí tuto komunikaci jako spojku ze směru Mělník, Mladá Boleslav, Líbeznice. Rozhodně by bylo alespoň žádoucí, aby byla stanovena podmínka, že práce spojené s rozvojem letiště budou povoleny až po vydání kolaudačního rozhodnutí na stavbu přivaděče, také proto, aby byla odlehčena doprava z místních komunikací související s případnými stavebními pracemi na letišti.</p>	
<p>Připomínáme tyto rozpory, které ale nejsou v posudku komentovány:</p> <p>Str. 35: Vzletová a přistávací dráha - RWY 10/28 zůstane ve stávající pozici, její délka zůstává 2500 m a dráha bude východně doplněna o dojezdovou dráhu délky 300 m.</p> <p>Tyto úpravy vyhlášených délek nemají vliv na hlukové a imisní dopady z provozu letadel, jelikož nedojde ke změně bodu zahájení rozjezdu letadla při startu a ani bodu dotyku letadla při přistání jak je popsáno v dokumentaci dále.</p> <p>Str. 37: Doplněním RWY o dojezdovou dráhu se zvýší délka přerušeného vzletu v obou směrech RWY na 2 800 m a tím i bezpečnost vzlétajících letadel, protože v případě <i>přerušení vzletu z důvodu vysazení motoru</i> budou mít 300 m navíc pro bezpečné zastavení.</p> <p>Str. 38: Doplnění dojezdové dráhy v záměru Letiště Vodochody a prodloužení dráhy použitelné pro provedení bezpečného přerušení vzletu v případě vysazení motoru není za účelem zajištění schopnosti přijímat větší letadla, ale za účelem zvýšení provozní bezpečnosti</p> <p>Přílet na dráhu 10 - bod dotyku je posunutý o 100 m východněji, letadla při přiblížení budou cca 5m výše, než jsou nyní Odlet z dráhy 28 - zahájení</p>	<p>Tato připomínka je akceptovatelná, správně má být:</p> <p>Přílet na dráhu 10 - bod dotyku je posunutý o 100 m východněji, letadla při přiblížení budou cca 5m výše, než jsou nyní.</p> <p>Odlet z dráhy 28 - zahájení rozjezdu letadla bude posunuto o 300 m východněji oproti dnešnímu stavu, stejně jako bod „odlepení“ letadla, letadla budou při odletu o cca 27 až 53 m výše než při stávajícím způsobu odletu (závisí od uhlu stoupání letadla - 5° až 10°).</p>

<p>rozjezdu letadla bude posunuto o 300 m východněji oproti dnešnímu stavu, stejně jako bod „odlepení“ letadla, letadla budou při odletu o cca 27 až 53 m výše než při stávajícím způsobu odletu (závisí od uhlu stoupání letadla - 5° až 10°).</p> <p>Nemělo by být jasně uvedeno, zda bude nebo nebude prodloužení dráhy využíváno pro vzlety a přistání, či bude sloužit jen jako bezpečnostní prodloužení dráhy, jak je v dokumentaci také uváděno?</p>	
<p>S návazností na stanovisko zpracovatele posudku ke kapitole B.I. uplatňujeme jako připomínku, aby byla dokumentace doplněna o novou rozptylovou studii dle zákona č.201/2012 Sb. o ochraně ovzduší a vyhl. 415/2012 Sb. o přípustné úrovni znečištění.</p>	<p>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 studie v souladu s požadavky vyhl. č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona č. 201/2012 Sb., 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>
<p>Ke kapitole B.II. připomínáme, že v tabulce na str. 87 posudku je uvedeno: celkový počet pohybů v noční době (22-06 hod.) nula, a dále průměrný počet pohybů v noční době v ChLD rovněž nula. Posudek ale hodnotí kapitolu jako kvalitně zpracovanou, ačkoliv se připouští 730 nočních pohybů letadel/rok.</p>	<p>U této tabulky je nedostatečně zdůrazněno, že se jedná o plánované pohyby.</p>
<p>Stejnou připomínku jako ke kap. B.I. vznášíme i ke kapitole B.III.I., kde zpracovatel pozměnil dokumentaci opravou údajů v tabulce na straně 118 dokumentace. Dále je uveden zpracovatelem posudku výčet chybných údajů v dokumentaci i v rozptylové studii, která je také v posudku opravena a doplněna a následně je konstatováno, že bude rozptylová studie zpracována později, tedy není součástí dokumentace. Otázka znečištění ovzduší, včetně stanovení nevhodných bodů i lokalit měření, je tím definitivně odsunuta na vedlejší kolej a bez možnosti připomínek veřejnosti.</p>	<p>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 ustanovení § 9 odst. 6 zák. č. 100/2001 Sb. Vzhledem k tomu, že se jednalo o chyby typu chyb písařských, které neměly žádný vliv na závěry dokumentace a neznemožňovaly provedení procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb., uvedl tyto části na pravou míru.</p> <p>Rozptylová studie je součástí posouzené dokumentace.</p> <p>Podmínkou stanoviska je dále uloženo:</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 č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, příl. č. 15 <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</p>

	<p>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> <p>Rozptylová studie nebude nijak stanovovat body i lokality měření, musí vycházet ze zákonem stanoveného stavu – tedy z imisního pozadí stanoveného MŽP.</p>
Kapitolu B.III.2. - Odpadní vody - ponecháváme pro absurdnost přístupu k dokumentaci bez připomínek, pouze zdůrazňujeme, že zpracovatel posudku dává k této kapitole 36 podmínek, aniž by žádal vrácení dokumentace.	Počet podmínek k nějaké oblasti nijak nesouvisí s tím, zda se má dokumentace vrátit nebo ne.
<p>Část C - Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území</p> <p>Zpracovatel posudku navrhuje zpracování nové rozptylové studie v další fázi projektové přípravy. V tomto případě se ale nemůže k dokumentaci vyjádřit veřejnost, jak je stanoveno zákonem 100/2001 Sb. Proto žádáme, aby byl proces EIA vrácen do stavu dle § 8, odst. 5 zákona 100/2001 Sb. a dokumentace vrácena předkladateli.</p>	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.
<p>Část D.I. - Vlivy na obyvatelstvo</p> <p>K vlivům na obyvatelstvo je stále konstatováno, že bude více než 10 000 obyvatel trvale obtěžováno hlukem, z toho více než 3000 silně, procentuálně se u obcí Panenské Břežany, Dolany, Bašť jedná o 50-75% obyvatel, je</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:</p> <p>Str. 70: „Pro horní odhad imisního pozadí vychází vlivem znečištění</p>

<p>konstatováno opoždění v osvojování učení u dětí v řádu 20%, jsou konstatovány kognitivní poruchy v důsledku spánkového deficitu, vlivem znečištění ovzduší je konstatováno zvýšení rizika celkové úmrtnosti dospělé populace o 9% = 54 úmrtí, zvýšení chronické respirační nemocnosti u dětí o 6,4%, to vše s konstatováním, že na základě rozptylových a akustických studií nebude provoz letiště mít významný vliv na kvalitu ovzduší a zdravotní riziko.</p>	<p>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 3,5 dne s příznaky na jedno dítě a rok. Tyto údaje nejsou ve vztahu ke kvalitě ovzduší v ČR nijak výjimečné.</p> <p>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 = 31,000 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>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>Stále opakovaná nutnost monitoringu, který se považuje za vypořádání se všemi připomínkami, vznesenými na negativní vlivy provozu letiště, je pro obyvatele postiženého regionu nepřijatelná, protože nemá žádný preventivní ani ochranný aspekt. Citujeme v této souvislosti z posudku Eurocontrol :</p> <p>EUROCONTROL považuje proces využívající monitorování k ověření souladu (<i>rozumí se soulad s hygienickými předpisy</i>) za chybný (str.15 překladu). Za prvé, z důvodu postupů a pravidel při přípravě letového plánu musí být modelování hluku schopné předpokládat možné překročení těchto limitů a plán je nutno upravit odpovídajícím způsobem předtím, než budou lety nabídnuty veřejnosti (tj. s ročním předstihem).</p> <p>Obvyklejším postupem je stanovení limitů v rozsahu hlukových map a dotčené populace a podle nich vytvoření letového plánu s dostatečnou rezervou zohledňující vliv nekontrolovatelných faktorů. To umožní modelování skutečného výkonu a kompenzaci všech výjimečných neobvyklých situací, přičemž plán pro následující rok může zohlednit pravděpodobnost jejich opakování. Opatření popsaná v kapitole 5.7 akustické studie, týkající se zmírňujících opatření pro EUROCONTROL předpokládá, že veškerá zmírňující opatření navrhovaná navrhovatelem rozvoje předpokládaná v akustickém posouzení budou použita jako podmínka pro udělení povolení, pokud bude povolení uděleno, a budou podrobena přísným procesům kontroly a monitorování. Je však v působnosti státních úřadů stanovit další podmínky v rámci povolení, které se rozhodnou udělit či neudělit. Navíc, EUROCONTROL se domnívá, že by bylo vhodné zahrnout další omezující podmínky, aby bylo zaručeno, že dopad hluku podle EIA (a případné další dopady) nebude překročen.</p>	<p>Posudek plně respektuje závěry studie Eurocontrolu v oblasti vlivů na životní prostředí a veškeré podmínky pro to, aby vlivy nepřekročily ekologické limity byly v procesu EIA zapracovány.</p> <p>Studie EUROCONTROL nepovažuje proces využívající monitorování k ověření souladu za chybný, ale naopak za velmi vhodný, pouze ještě více zdůrazňuje vhodnost vstupu do predikčního modelu s ročním předstihem, což je také podmínkami stanoviska EIA plně respektováno.</p> <p>Stanovení limitů v rozsahu hlukových map a dotčené populace a podle nich vytvoření letového plánu s dostatečnou rezervou zohledňující vliv nekontrolovatelných faktorů je plně pokryto v rámci zpracované Akustické studie a Posudku zdravotních rizik.</p> <p>Veškeré další omezující podmínky, u kterých se EUROCONTROL domnívá, že by bylo vhodné zahrnout, aby bylo zaručeno, že dopad hluku podle EIA (a případně další dopady) nebude překročen, byly zařazeny do omezujících podmínek stanoviska EIA.</p> <p>Stanovení 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. Eurocontrol tyto mechanismy doporučuje stanovit jako podmínku předpokládaného povolení. Stanovisko EIA a jeho podmínky jsou nezbytným podkladem pro územní rozhodnutí.</p> <p>K žádnému povolení záměru dosud nedošlo. Eurocontrol nedoporučuje uvedené mechanismy jako podklad pro hlukovou studii, jak se nesprávně domnívá autor vyjádření, ale jako podmínku předpokládaného povolení. K „povolení“ záměru může dojít prostřednictvím územního rozhodnutí, stavebního povolení, povolení provozu apod. a podmínky stanoviska EIA budou jejich nezbytným podkladem a součástí podle ustanovení § 10 zák.</p>
--	---

	<p>č. 100/2001 Sb. a přesně podle doporučení Eurocontrolu.</p> <p>Podmínkami stanoviska je navíc tento požadavek zajištěn trvale:</p> <p>provoz systému monitoringu hluku bude garantován nezávislou příslušně akreditovanou laboratoří, kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví</p> <p>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> <p>systém monitoringu hluku bude mít zajištěn výstup ke zveřejnění výsledků, kontroly a postupů</p> <p>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</p> <p>systém monitoringu hluku bude využíván k důsledné kontrole dodržování zákonných ustanovení na poli ochrany zdraví obyvatel před hlukem</p> <p>bude zajištěna nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku a výsledků měření (ÚCL, KHS)</p> <p>systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů pro chráněné venkovní prostory staveb u staveb bytových a rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb, definovaných zákonem o ochraně veřejného zdraví, které 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</p>
--	--

	<p>venkovní prostory staveb; 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</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>
Nebudeme stále opakovat stejné připomínky k negativním vlivům záměru na zdraví, životní prostředí obecně a na celý region, nacházející se navíc v dosahu několika chemických závodů. Posudek nezdůrazňuje skutečnost významného negativního vlivu záměru, v dokumentaci zlehčováných důsledků provozu letiště a neodráží evropský trend ve sloučení legislativy v oblasti hlukové zátěže pro venkovní prostor.	Evropský trend ve sloučení legislativy v oblasti hlukové zátěže pro venkovní prostor řeší tzv. zákon o hluku, který je ve fázi návrhu, ale parlament jej dosud neprojednal. Proces EIA nemá žádné nástroje ani oprávnění pro tvorbu nebo ovlivnění legislativy.
Je stále předkládána nutnost vydat opatření obecné povahy k vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření pro eliminaci vlivu hluku (str. 196, 205 posudku) a pro nutnost dodržování hlukových limitů uvnitř OHP. Ve vnějším chráněném prostoru, v chráněném prostoru staveb a vnitřním prostoru staveb je tato povinnost dána právě zákonem na ochranu veřejného zdraví pro všechno letiště s menším pohybem letadel než 50 000 pohybů, tedy i pro LKVO. Zmatečně se zdůrazňuje, že povinnost dodržování těchto limitů bude dána právě vyhlášením OHP, ta povinnost je ale dána § 31 zákona č.258/2000 Sb. Vyhlášením OHP vzniká pak majitelům staveb v tomto pásmu nebezpečí, že pokud protihluková opatření nezajistí dodržování hlukových limitů, může právní orgán zahájit řízení o změně stavby nebo jejím zrušení. Současně platí to, o co LKVO vlastně jde - omezení stavebního rozvoje v OHP.	<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., a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Uvedená povinnost nijak nevylučuje možnost podat návrh na vyhlášení OHP i při nesplnění parametrů pro uvedenou povinnost. Úvahy o budoucím postupu ÚCL nejsou předmětem tohoto procesu EIA.</p> <p>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>Zmatečně se nezdůrazňuje, že povinnost dodržování těchto limitů bude dána právě vyhlášením OHP, ale že i v tomto OHP musí být plněny stejné hlukové limity jako všude jinde a to z důvodu podezření ze snahy vyhlásit OHP, ve kterém neplatí hlukové limity pro venkovní prostory.</p>
<p>Zpracovatel posudku uvádí na str. 211, že všechny oprávněné požadavky, vyplývající z jednotlivých vyjádření, byly vypořádány. Za zcela nevypořádané považujeme požadavky MŽP na doplnění dokumentace v těchto bodech:</p> <p>Bod 2. Doložit jednoznačné splnění požadavků stanovených v § 30 zákona o veřejném zdraví (hlukové limity) Nevypořádáno, hlukové limity nebudou splněny ve všech objektech a vnějších chráněných prostorách v obci Panenské Břežany.</p>	<p>Požadavky MŽP na doplnění dokumentace byly splněny, jinak by dokumentace musela být vrácena k dopracování.</p> <p>Plnění těchto požadavků je mj. zajištěno příslušnými omezujícími podmínkami.</p> <p>Bod 2. Záměr je jednoznačně limitován podmínkami stanoviska a to především jednou z hlavních podmínek – a to plněním hlukových limitů, které bude zajištěno prostřednictvím podrobně stanoveného monitoringu hluku s min. roční predikcí. Neexistuje tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, u kterého se bude čekat, zda bude nebo nebude překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</p>
<p>Bod 3. Jednoznačně specifikovat velikost, významnost a přijatelnost nebo nepřijatelnost vlivů na obyvatelstvo s důrazem na vlivy hluku. Navrhnout taková opatření, za kterých nedojde k významným vlivům na veřejné zdraví. Nevypořádáno, vlivy na veřejné zdraví jsou jednoznačně jmenovány, je třeba rozlišovat vliv na veřejné zdraví a zdravotní riziko. To, že nedojde k bezprostřednímu ohrožení zdraví (hluchota), neznamená nevýznamný vliv.</p>	<p>Bod 3. V procesu EIA je jasné specifikováno, že vlivy na zdraví nebudou významné.</p>
<p>Bod 9. Jednoznačně garantovat nepřekročitelnost 35 000 pohybů letadel za rok. Nevypořádáno, jedinou garancí, která je uvedena, jsou environmentální vlivy.</p>	<p>Bod 9. Podmínkou stanoven max. počet pohybů letadel 35 000 za rok.</p>
<p>Bod 18. Dokumentaci doplnit o variantu ke snížení hlukové expozice pro obec Panenské Břežany pod limit 60dB Nevypořádáno, žádné varianty nebyly předloženy, izofona 60 dB prochází obcí Panenské Břežany, ať již okrajově zasahuje několik objektů nebo středem obce, reálné zasažení nebylo dosud</p>	<p>Bod. 18. Varianta s ekvivalentní hladinou hluku pro charakteristický letový den nižší než 60 dB v Panenských Břežanech v prostorech, kde platí hlukové limity je navržena k realizaci.</p>

<p>modelováno.</p>	
<p>K podmínkám v návrhu souhlasného stanoviska uvádíme tyto nejdůležitější připomínky:</p> <p>Fáze přípravy</p> <p>Ovzduší</p> <p>K nově zprac. rozptylové studii nebude mít možnost se vyjádřit veřejnost dle zák.č.100/2001 Sb.</p> <p>Hluk</p> <p>V návrhu stanoviska se připouští možnost změny leteckého parku, a v takovém případě se požaduje vypracování nové hlukové studie. To je úplné znehodnocení procesu EIA, kdy je připuštěna možnost ještě před vydáním povolení stavby měnit bez kontroly veřejností tak závažné aspekty, jako jsou informace o hlukové zátěži - akustická studie, vedle taktéž dodatečně navrhované změny rozptylové studie. Důrazně protestujeme o zařazení toho bodu stanoviska - možnosti změny letového parku - do schválení.</p>	<p>Tato podmínka byla zařazena na základě nutnosti plnit požadavky studie Eurocontrolu, kde byla navržena jako jedna z hlavních bodů závěrů a doporučení. Přitom ovšem zůstávají v platnosti všechny ostatní podmínky. Tzn. větší letadla nebo větší počet letadel nepřichází v úvahu.</p> <p>Je myšlena spíše do vzdálenější budoucnosti a ohledem na neomezenou platnost podmínek stanoviska EIA.</p> <p>Na základě podmínek pro zavedení monitoringu hluku s prediktivním modulem s ročním předstihem bude muset být zpracovávána určitá forma hlukové studie v podstatě na každý roční letový plán.</p>
<p>Predikční modelování hlukové zátěže není v dokumentaci vůbec uvedeno, neuvádí se kým a na jakých principech bude prováděno, účinnost jednoho roku je úplně nedostatečná. Proč dosud nebylo použito ?</p>	<p>„Predikční modelování“ vychází z následujících podmínek, které zase vycházejí ze studie Eurocontrol:</p> <p>systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů pro chráněné venkovní prostory staveb u staveb bytových a rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb, definovaných zákonem o ochraně veřejného zdraví, které 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</p>

	<p>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; 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>Účinnost jednoho roku je logická, protože vychází z měření hluku v aktuálním roce a řeší letový plán na příští rok, takže se pohybuje v nejaktuálnějších a nejrealnějších číslech.</p>
<p>OHP nemá oporu v zákoně č.258/2000 Sb. Na stranách 135,137 a 138 posudku je pak jako hlavní důvod vytvoření OHP uváděno:</p> <p>„... . Vzhledem k tomu, že účelem a prvořadým cílem OHP je regulace využití území v okolí letiště, minimalizaci počtu osob vystavených nadměrnému hluku z leteckého provozu a ochrana zájmů letiště před neuváženou výstavbou v blízkém okolí a před rizikem potenciálních konfliktů do budoucna... Z důvodu trvalého nárůstu provozu letecké dopravy na letišti Vodochody. ale hlavně z důvodu nekoordinovaného nárůstu rezidenční výstavby ve vztahu k provozu letiště je pro provozovatele letiště nezbytností vypracovat v souladu s platnou legislativou návrh ochranného hlukového pásma, který by respektoval možný rozvoj letiště i jeho okolí. Stávající informace v ÚP VÚC Pražského regionu o limitu využití území kolem letiště Vodochody je z hlediska ochrany letecké stavby nedostatečná... Z těchto důvodů je účelné vymezit vlastní způsob, jak tuto reálnou situaci řešit a naplnit tak deklarovanou funkci ochranného hlukového pásma. Jedná se o zamýšlený soubor opatření, kterým se vymezuje způsob využití území v ochranném hlukovém pásmu a zpřesňují se podmínky pro rozhodování o umístění staveb tak, aby případně ani uvnitř</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., a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>V zákoně o ochraně veřejného zdraví uvedená povinnost nijak nevylučuje možnost podat návrh na vyhlášení OHP i při nesplnění parametrů pro uvedenou povinnost.</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>ochranného hlukového pásma nebyly porušovány zákonné předpisy vztahující se k ochraně zdraví obyvatel.</p> <p>Zpracovatel posudku zapomíná, že k ochraně zdraví obyvatel slouží právě § 31 zákona č. 258/2000, který překročení hygienických limitů hluku u letiště typu LKVO nepřipouští. K ochraně letiště již vydalo ÚCL v r.2012 návrh Opatření obecné povahy pro 12 OP letiště, z toho 6 pro zákaz staveb a s výškovým omezením.</p> <p>Voda, odpady – všechny podmínky by měly být ukotveny již v dokumentaci, následně nelze kontrolovat, pokud má ne/souhlasné stanovisko EIA pouze doporučující aspekt pro povolení stavby.</p>	
<p>Doprava, bod 83</p> <p>Jako podmínka kolaudačního rozhodnutí se uvádí zprovoznění přivaděče z dálnice D8. K tomu připomínáme, že je tedy třeba, aby všechna povolení ke stavbě přivaděče byla vydána před stavebním povolením tj. před zahájením realizace záměru. V této souvislosti uvádíme (převzato z ČVÚT KSS, autorství ČSN 73 6101 a Pragoprojekt a.s.):</p> <p>1) Dokumentace k MÚK na D8 v EIA Let&té Vodochody neobsahuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rozptylovou studii znečištění ovzduší pro výstavbu MÚK na D8 <p>Dokumentace, srpen 2010 řeší rozptylovou studii jen pro výstavbu letiště. Pro MÚK na D8 není řešena.</p> <p>Dokumentace »P 21_ RS-Etapa výstavby* červenec 2011 řeší rozptylovou studii jen pro výstavbu letiště. Pro MÚK na D8 není řešena pro výstavbu MUK.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Přírodovědný průzkum pro MÚK na D8 <p>Dokumentace „P_15_Zoologický průzkum“ červen 2010 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen.</p>	<p>1) Výstavba MÚK nepatří mezi vyjmenované zdroje znečištění ovzduší dle zák. č. 201/2012 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</p>

<p>Dokumentace „P 18_Aktualizovaný zoologický průzkum“ červenec 2011 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen.</p> <p>- Dendrologický průzkum a ocenění dřevin pro MÚK na D8</p> <p>Dokumentace „P_14_Botanický průzkum“ červen 2010 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen.</p> <p>- Korozní průzkum pro MÚK na D8</p> <p>Korozivní agresivita, bludné proudy nejsou pro MÚK na D8 v žádné dokumentaci řešeny.</p> <p>- Projekt odpadového hospodářství pro MÚK na D8</p> <p>Projekt odpadového hospodářství přestavby MÚK na D8 není řešen.</p> <p>Není řešeno:</p> <p>Odpady v průběhu výstavby MÚK na D8</p> <p>Druh a kategorizace odpadů z výstavby MÚK na D8</p> <p>Způsoby využití a zneškodňování odpadů MÚK na D8</p> <p>Minimalizace dopadů na prostředí v důsledku tvorby odpadů MÚK na D8</p> <p>Možnosti zneškodňování odpadů MÚK na D8</p> <p>- Výkresovou dokumentaci pro MÚK na D8</p> <p>Výkresová dokumentace neobsahuje přehlednou situaci, Komunikační objekty, Charakteristické příčné řezy, Podélný profil radiály. Podélné profily připojovacích pruhů.</p> <p>Výkresová dokumentace obsahuje ve složce „P _4_Situace stavby - P 4. 3. Napojení na D8“ jen Koordinační situaci M 1:1000.</p>	<p>v rámci DÚR 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 DÚR na tuto stavbu po upřesnění jejích technických parametrů.</p> <p>Plán sadových úprav, včetně specifikace druhu a velikosti navržených dřevin a zajištění následné péče o výsadbu je předmětem dokumentací pro následná rozhodnutí.</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 procesu dle zák. o odpadech.</p> <p>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>Uváděné výkresy budou náplní následujících technických projektů (DÚR, DSP, DPS apod.), pro proces EIA nejsou potřeba.</p> <p>MÚK na D8 je v rámci dokumentace řešena dostatečně.</p> <p>Během procesu EIA se ukázalo, že dopravní napojení na D8 je nezbytnou podmínkou pro eliminaci a minimalizaci vlivů, a vzhledem k různým pochybnostem, zda toto napojení bude realizováno, byla stanovena tato striktní podmínka, bez které nelze zkolaudovat terminál bez zprovoznění dopravního napojení.</p>
<p>2) Podmínku 83 na str. 222 Posudku není možné na základě platných ČSN</p>	<p>2) Nejedná se o problém vlivů na životní prostředí, ale o problém</p>

<p>dodržet.</p> <p>MÚK na D8 (k.ú. Odolena Voda, silnice III/0087) je součástí podmínky 83) na straně 222 Posudku k záměru „Letiště Vodochody“. Podmínkou vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál je zprovoznění uvažovaného přivaděče (IO 01) od D8 (minimálně zahájení zkušebního provozu).</p> <p>Křižovatky na všech dálnicích a rychlostních silnicích se navrhují vždy mimoúrovňové. Výpočet pro posouzení vhodnosti mimoúrovňové křižovatky se provádí podle ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích. Nejmenší vzdálenosti křižovatek stanovuje tabulka 21 ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic.</p> <p>Vzájemná vzdálenost os křižovatek (mostů) $Los = 3,834\text{km}$. Vzájemná vzdálenost křižovatek $L = 3,834 - 0,300 - 0,300 = 3,234\text{km}$ není větší než 4km.</p> <p>Vzdálenost mezi křižovatkami nesplňuje nejmenší dovolené vzájemné vzdálenosti křižovatek dle normy ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic.</p> <p>Tuto vzájemnou vzdálenost lze v blízkosti větších sídelních útvarů nebo rozsáhlých průmyslových aglomerací snížit až o 50 % na základě článku 11.2, ČSN 73 6101.</p> <p>Ze změny 1 z ledna 2009, citujeme:</p> <p>„V článku 11.2. se ruší třetí odstavce a nahrazuje tímto zněním:</p> <p>Tyto vzájemné vzdálenosti lze v blízkosti větších sídelních útvarů (obce nad 30 000 obyvatel) nebo rozsáhlých průmyslových aglomerací (průmyslové zóny, generující více než 10 000 vozidel/24 hodin) v odůvodněných případech snížit až o 50%. Pokud je vzájemná vzdálenost křižovatek na stávající pozemní komunikaci větší než 50% hodnot, uvedených v tab. 21, není nutné při rekonstrukci křižovatky rušit. Konec citace normy.</p> <p>Předpokládaná generovaná doprava z letiště 6500+500 voz/24h < 10tis. Voz/24h</p>	<p>technický. Technická norma není obecně závazný právní předpis.</p> <p>Proces EIA nemá žádné nástroje ke zkoumání detailního souladu nebo nesouladu s technickými normami nebo předjímat vydání nebo nevydání výjimky z technické normy. To bude předmětem navazujících správních řízení např. dle stavebního zákona, takže obavy, že by se něco zanedbalo nebo opomnělo jsou zbytečné. 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 Odolena Voda, jinými slovy záměr letiště Vodochody nelze uvést do provozu bez dopravního napojení na D8. Jinou možnost proces EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. nemá.</p>
--	--

CityPlan ve svém dopravním modelu uvažuje s celodenní intenzitou dopravy generovanou letištěm Vodochody následovně (obousměrně):

počet cest osobních vozidel 6500 voz/24h

počet cest autobusů 200 voz/24h

počet cest nákladních vozidel 100 voz/24h do 3,5t + 200 voz/24h nad 3,5t

Celkem 7000 voz/24h.

Město Odolena Voda má k 20.4. 2011 - 5 454 obyvatel. Na základě výše uvedených kritérií nelze použít snížení vzdálenosti v tabulce 21 na 50%. Nejmenší dovolená vzdálenost je 4km.

Na straně 61 Posudku k IO 01 - 2 Napojení letiště na D8 je uvedena následující citace :

Oblast bude (na základě dopravního posouzení společnosti CityPlan i podle původní studie VPÚ z roku 2006) generovat po realizaci záměru více než 10 000 pohybů vozidel/24hod, které by využívaly napojení na dálnici D8, proto je možné uvalovat i s menší vzdáleností než 4 km mezi sousedními křižovatkami na dálnici, jak připouští norma ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic.

V citaci posudku na straně 61 je chyba, kdy norma připouští snížení vzdálenosti pro průmyslovou zónu = letiště, které generuje víc, jak 10 000 vozidel/24h. Dle výše uvedených údajů f. CityPlan letiště generuje pouze 7 000 voz/24hod. Firma CityPlan nesprávně připočítala ke generované dopravě průmyslové zóny = letiště, dopravu generovanou okolní občanskou zástavbou. Na základě uvedených skutečností nelze použít snížení vzdáleností v tabulce 21 na 50%, vzdálenost mezi MÚK musí být minimálně 4km, kterou MÚK na D8 nesplňuje.

Podle odst. 4 písm. b) § 10 zákona č. 13/1997 Sb. je každé připojení k dálnici podmíněno souhlasem Ministerstva vnitra. V oblasti Vodochod Ministerstvo vnitra nevydalo souhlas s připojením pozemní komunikace k dálnici D 8, ani nebylo s takovým požadavkem osloveno ke dni 19. října 2012.

<p>Upozorňujeme rovněž na možnou kolizi výstavby MUK Odolena Voda a MUK Zdiby - nyní v procesu EIA, kód záměru MZP 361. Upozorňujeme také na skutečnost, že Příloha 9 k dokumentaci nebyla zpracována autorizovanou osobou, jak by při normálním procesu EIA na stavbu přivaděče bylo požadováno.</p>	
<p>Další připomínky se opakují.</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.</p>	<p>Vydání opatření obecné povahy k vyhlášení OHP není uloženo jako podmínka stanoviska. Uloženo je:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v rámci další projektové přípravy projednat s KHS návrh OHP, ve kterém jednoznačně a úplně specifikovat chráněné venkovní prostory staveb dle údajů katastru nemovitostí
<p>Ornitologická ochrana</p> <p>Nepřesné specifikace ochrany, monitoring nemá žádné věcné účinky na zajištění bezpečnosti a ochrany před hejny ptactva, o četnosti, jaká je uváděna v dokumentaci.</p> <p>Otázka bezpečnosti obecně je zcela zanedbána, není žádné doporučení, žádná podmínka ve vztahu k případné havárii v oblastech chemických závodů, chybí požadavek na vypracování a předložení havarijních plánů s ohledem na ochranu životního prostředí a fauny. Srovnávání s historií leteckých havárií považujeme, vzhledem k výjimečnosti lokality, za bezpředmětné a alibistické.</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>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 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</p>

	<p>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>ZÁVĚR</p> <p>Doporučujeme a požadujeme, aby byl proces EIA vrácen do stavu dle § 8, odst. 5 zákona č.100/2001 Sb. a dokumentace vrácena předkladateli nebo vydáno nesouhlasné stanovisko s realizací záměru. V případě vydání souhlasného stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Podmínit, kromě dalších podmínek, i realizaci záměru harmonogramem stavebních prací na přivaděči tak, aby MUK k dálnici D8 byla dokončena před vydáním stavebního povolení k výstavbě letiště - Trvat na vyloučení „ojedinělých“ pohybů letadel pro zajištění výrobního programu a.s. AERO, případně pro příštích 10 let prokázat a garantovat jejich počet a typ, vč. vlivu na hlukovou situaci a intenzitu tím generovaných hlukových událostí. - Vyloučit možnost změny letového parku již ve fázi projektové přípravy a naopak trvat na garanci skladby letadel, pohybujících se na LKVO, podle předložené dokumentace a s garancí zachování letiště jako konečného stavu podle ICAO, předpisu L14, Hl.I, partl.7., kód. písmeno C - provoz letadel do rozpětí křídel méně než 36 m. - Z podmínek stanoviska vyloučit návrh na vyhlášení OHP, jehož vyhlášení je v 	<ul style="list-style-type: none"> - Zprovoznění MÚK na D8 je podmínkou pro kolaudaci terminálu. Během výstavby nebyly zjištěny významné vlivy na ŽP, které by toto zprovoznění vyžadovaly již pro fázi výstavby. - Ojedinělé pohyby a typy letadel pro zajištění výrobního programu a.s. AERO jsou limitovány právě a jedine lety „pro zajištění výrobního programu a.s. AERO“, budou podléhat monitoringu, jehož smyslem je bezpečné plnění hlukových limitů. - Skladba letadel je garantována v tomto stanovisku, podmínkou je povolen provoz letadel s rozpětím křídel do 36 m. - Podmínkou je stanoveno, že v OHP musí být zachovány stejné hlukové

<p>kompetenci jiných orgánů státní správy za podmínek stanovených zák. č. 258/2000, a slouží k ochraně obyvatelstva před hlukem, pokud selžou ostatní nástroje pro omezení hluku.</p> <p>- V dalších podmínkách stanoviska zohlednit ostatní naše připomínky.</p>	<p>limity pro venkovní prostory jako mimo OHP.</p> <p>- opodstatněné připomínky zohledněny byly.</p>
<p>B) K vypořádání zpracovatele posudku na připomínky OS - příloha 3, Sdružení za klidný domov uvádíme:</p> <p>(Vypuštěny opakující se připomínky a připomínky, které nejsou k vlivům na ŽP.)</p> <p>K bodu 3. Vypořádání je jednostranným tvrzením a není v souladu s připomínkami MZP č. 5 a č. 10 z 1.2.2011. Za 10 let bude letiště vlastnit patrně jiný majitel a stop dalšímu rozvoji není nijak garantováno.</p>	<p>Proces EIA má platnost pro záměr, obdobně jako územní rozhodnutí nebo stavební povolení, pro která je podkladem. Platí i při změně majitele, provozovatele apod.</p>
<p>K bodu 7. Provozování VPD je samozřejmě z rozhodnutí provozovatele, ano - podle povětrnostních podmínek. Naše připomínka byla - tuto VPD neprovozovat nebo jen minimálně. Takže, když budou nepříznivé povětrnostní podmínky pro vzlet přes VPD 28, musí provozovatel vzlety přerušit. Právě pro mimořádný výskyt krkavcovitých ptáků v zimním období a pro neúměrnou hlučnost při vzletu na VPD 10, postihující obec P.B. Nebo musí udělat taková opatření, aby se hlučnost snížila - odklonem VPD její novou výstavbou, současnou požívat jako pojezdovou, viz také připomínka MZP č.22.</p>	<p>Primární 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. Hlukový limit je stanoven jako ekvivalentní hladina za 6 měsíců, takže v případě signalizace vyšších vlivů hluku na jedné dráze, bude možné provést v rámci technických možností optimalizaci využití drah pro minimalizaci vlivů hluku.</p>
<p>K bodu 8. Naše připomínka se vztahovala k chráněnému venkovnímu prostoru, nikoli k chráněnému venkovnímu prostoru staveb. Požadovali jsme, aby bylo uvedeno, kolik chráněných venkovních prostor bude zasaženo izofonou 55 dB a výčet plochy, protože tato izofona prochází zastavěnou částí obce. Škoda, že MZP nezajímá hodnota půdy, jako součásti životního prostředí, k jejímuž znehodnocení v důsledku realizace záměru dojde, připomínka nevypořádána.</p>	<p>Tento požadavek je uveden v grafických výstupech Akustické studie leteckého provozu. Pro porovnání s hlukovým limitem je možné použít výstup v ukazateli L_d a L_n. Ukazatel L_{dvn} pro porovnání s limitem využít nelze.</p>
<p>K bodu 9. Zde dochází k matematickému nedorozumění ve využitelnost VPD v poměru 80/20 - jestliže VPD 10 produkuje 20 hlukových událostí o velikosti</p>	<p>Viz vypořádání K bodu 7.</p>

<p>110 dB v půlročním průměru nebo 30 takových událostí, ekvivalentní hladina hluku bude jistě rozdílná. Predikční výstupy monitoringu, navrhované agenturou Eurocontrol, které jsou v posudku zmíněny, nemají bohužel na směry proudění větru vliv, takže z dokumentace jsme se o hlukové zátěži pro obec P.B. v případě jiných poměrů proudění nic nedozvěděli. Zde je třeba uvést, že na náš dotaz letiště Ruzyně uvedlo, že v roce 2011 byla RWY 24 využívána z 66,23 % ve dne a 76,96 % v noci. Tytéž údaje jsou i uvedeny agenturou EUROCONTROL.</p>	
<p>K bodu 10. Zdravotní rizika byla vyhodnocena, pojmenována a kvantifikována soudním znalcem z oboru zdravotnictví a následně potvrzena oponentním posudkem pracovníkem technického směru. To ale nesplňuje naši připomínku znaleckého posudku nebo vyjádření odborníka z oboru dětského lékařství a psychologie, protože tato oblast nebyla vůbec v dokumentaci posuzována a četné práce u nás i v zahraničí poukazují na změnu sociálního chování, kognitivní poruchy dětí obtěžovaných hlukem a nedostatkem spánku. Přímé zdravotní riziko okamžité ztráty sluchu nebo úmrtí samozřejmě nehrozí, jedná se však o rozvoj dětských osobností, který bude zcela jistě narušen. Tato oblast je systematicky přehlížena jak MZP, tak i zpracovatelem posudku.</p>	<p>Autor posouzení zdravotních rizik je autorizovanou osobou pro posuzování vlivů na zdraví a posuzování zdravotních rizik a patří k nejvýznamnějším českým odborníkům v této oblasti.</p> <p>Seriózní vědecké práce v této oblasti, včetně vlivu na dětskou populaci jsou v jeho práci citovány a podrobně komentovány. Je autorem řady metodik a uznávanou kapacitou WHO.</p> <p>Nelze očekávat, že ve vyjádření požadovaný odborník, který nemá zkušenosti s posuzováním vlivů na zdraví by mohl do této problematiky zásadně jiný pohled.</p>
<p>K bodu 11. Podmínky návrhu stanoviska neřeší vůbec náš požadavek a naši stálou připomínku, že není brán ohled na spánkový režim obyvatel, zejména dětí. Má-li posudek vyhodnotit stav dokumentace o vlivu záměru na životní prostředí, pak všechny podmínky znamenají, že dokumentace je nevyhovující a že vlivy budou negativní, s přímými důsledky na zhoršení životního prostředí pro obyvatele regionu i pro floru a faunu.</p>	<p>Posudek musí v návrhu stanoviska navrhnout podmínky pro eliminaci minimalizaci vlivů na ŽP. Uložení těchto podmínek nemá nic společného s kvalitou dokumentace.</p>
<p>Ostatní připomínky se již opakují a jsou vypořádány v předchozím textu. V závěru uvedena stížnost na letecký provoz nad obcí Panenské Břežany.</p>	

Sdružení za klidný domov o. s. II, ze dne 14. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání
Potřebnost letiště Vodochody	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezi stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. 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 č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. 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 č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: „Ten, kdo hodlá</p>

	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.
Konstrukce odletových tratí	Odletové tratě jsou uloženy podmínkami stanoviska. Pokud by se ukázalo, že je nelze dodržet a plynulo z toho překročení hlukových limitů, pak by záměr nemohl být provozován.
Připomínka MŽP č. 25 Zpracovat variantní řešení provozu letiště co do počtu celkových ročních pohybů a počtu přepravených pasažérů.	<p>Záměr byl předložen v jedné aktivní variantě. Několik variant RWY a organizace leteckého provozu bylo zvažováno, varianta s větším počtem pohybů než varianta aktivní byla posouzena z hlediska vlivů hluku.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: „Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen „oznamovatel“), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen „oznámení“) příslušnému úřadu.“ Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>Rozdělení provozu mezi RWY 10 a RWY 28</p> <p>Rozdělení provozu 20:80 není ničím podloženo a neodpovídá meteorologické situaci v místě letiště. Naopak pouze díky takto „vhodně zvolenému“ rozdělení provozu se dosáhlo toho, že limitní izofona dosáhla pouze okraj obce Panenské Břežany. Při reálném provozu na RWY 10, které odpovídá meteorologické situaci, zasáhne nadlimitní hluk tuto obec.</p>	<p>Primární 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. Hlukový limit je stanoven jako ekvivalentní hladina za 6 měsíců, takže v případě signalizace vyšších vlivů hluku na jedné dráze, bude možné provést v rámci technických možností optimalizaci využití drah pro minimalizaci vlivů hluku.</p> <p>Lze si také představit zcela reálnou situaci, kdy vzhledem k tomu, že nebude možné organizovat letecký provoz přesně podle předpokladů Akustické studie, nebude ani možné dosáhnout maximální kapacity 35 000 pohybů za rok. Povinnost plnit hlukové limity je primární a</p>

	z tohoto důvodu nemusí být ani maximální povolené kapacity dosaženo.
<p>Výhledový provoz 2015</p> <p>Jasná deklarace, že od 23 00 do 06:00 bude LKVO zcela uzavřeno pro provoz i nadále chybí. Nebude-li, nelze vymáhat.</p>	Podmínkami stanoviska uloženo, že od 24.00 do 6.00 bude letiště pro starty a přistání uzavřeno.
<p>Návrh OHP</p> <p>Trváme na tom, že rozsah OHP je významně větší než by měl být. Vysvětlení je jediné - buď se počítá s větším provozem, nebo provozem větších / hlučnějších letadel.</p>	Návrh OHP je proveden v izofoně 57 dB z důvodu nutnosti respektovat princip předběžné opatrnosti a zohlednit korekci na nepřesnost výpočtu ve výši 3 dB.
<p>Parkování vozidel</p> <p>Pokud se uvažuje s významným nárůstem MHD, mělo by být DP hl.m. Prahy deklarováno. Každá linka DP vyžaduje poměrně vysokou dotaci. Dá ji Praha?</p>	Zajištění MHD pro dopravu na letiště Vodochody je věcí oznamovatele.
<p>Protihluková opatření</p> <p>Podmínky uvedené v návrhu stanoviska EIA jsou irelevantní, pokud nejsou realizovatelné. A to bohužel nejsou. Provoz je tedy nebude dodržovat, ale letiště bude postaveno se souhlasem. Hrozí spory a žaloby vůči Českému státu, nebo akceptování vysoké úrovně hluku.</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. Neexistuje tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, který bude překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</p> <p>Ekologické limity jsou stanoveny obecně závaznými právními předpisy, nemohou být předmětem právních sporů.</p>
<p>Posouzení provozu letiště z hlediska jednotlivých hlukových událostí</p> <p>Z hlediska legislativy je pravda, To však nic nemění i na faktu, že při pravidelném leteckém provozu budou obce Dolanky, Bašt a část Panenských Břežan hlukové zcela neúměrně zatíženy. Toto zatížení nelze řešit ani systémem kompenzačních opatření je proto nepřijatelné.</p>	Obce mohou být zatíženy pouze do úrovně platných hlukových limitů.
Organizace vzdušného provozu	Primární je nutnost plnění hlukových limitů leteckého provozu, které bude

<p>Cele posouzení hluku je založeno na odletových tratích a organizaci vzdušného prostoru, které není jasné definováno a tratě zkonstruované. To nedává žádnou jistotu, že to vůbec půjde provést. Celé posouzení organizace provozu je tím zavádějící.</p>	<p>kontrolováno stanoveným monitoringem, kdy jak odletové, tak příletové trasy každé dráhy budou vybaveny samostatnými monitorovacími stanicemi. Hlukový limit je stanoven jako ekvivalentní hladina za 6 měsíců, takže v případě signalizace vyšších vlivů hluku na jedné dráze, bude možné provést v rámci technických možností optimalizaci využití drah pro minimalizaci vlivů hluku.</p> <p>Lze si také představit zcela reálnou situaci, kdy vzhledem k tomu, že nebude možné organizovat letecký provoz přesně podle předpokladů Akustické studie, nebude ani možné dosáhnout maximální kapacity 35 000 pohybů za rok. Povinnost plnit hlukové limity je primární a z tohoto důvodu nemusí být ani maximální povolené kapacity dosaženo.</p>
---	---

Sdružení za klidný domov o. s. III, ze dne 23. 7. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)

Připomínka	Vypořádání
<p>1. Dokumentace neodpovídá ve statí B.I.5. (str.25) předepsanému obsahu podle přílohy 4, z.č. 100/2001 Sb. a neuvádí tak přehled zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr z hlediska životního prostředí.</p>	<p>Zpracovatel posudku upozornil na místo, kde je uveden přehled zvažovaných variant, které předcházely návrhu aktivní posouzené varianty v souladu se zák. č. 100/2001 Sb.</p>
<p>2. Dále byla v dokumentaci chybně zpracována tabulka na str. 118 (emise), na což jsme v našich připomínkách upozornili. Zpracovatel posudku tento nedostatek napravil tak, že chybu konstatoval, dopočítal správné výsledky a uvedl v posudku, aniž měla veřejnost možnost se k tomu vyjádřit. Porušil tak rovněž ustanovení § 9, odst.5 z.č. 100/2001 Sb. tím, že dokumentaci doplnil a přepracoval. Posudek, který je nezákonně přepracováván, by měl být vyřazen z dokumentů, o které se pak následně opírá závěrečné hodnocení MZP.</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 ustanovení § 9 odst. 6 zák. č. 100/2001 Sb. Vzhledem k tomu, že se jednalo o chyby typu chyb písáských, které neměly žádný vliv na závěry dokumentace a neznemožňovaly provedení procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb., uvedl tyto části na pravou míru – uvedl vyžádanou informaci.</p>
<p>3. Chybné č.p., u RD v zahrádkářské kolonii – správně má být 179 místo 172. V oblasti zahrádkářské kolonie trvale bydlí podle sdělení pošty a OÚ</p>	<p>Chybné č.p. je písáskou chybou, z kontextu dokumentace je naprosto jasné, o který RD se jedná. Objekty pro rekreaci nejsou chráněnou zástavbou dle</p>

<p>více občanů - třináct trvale hlášených občanů směrem k dálnici, tj. 16 parcel v ÚP označeno pro zástavbu RD (podle novely zákona 258/2000, který se nedávno projednával, budou všechny tyto pozemky chráněným venkovním prostorem, kde bude nutné dodržovat hlukové limity).</p> <p>V hlukové studii se ovšem nepočítá s prodloužením dráhy o 300 m blíže k naší obci a úpravou letových postupů, kdy se letadlo po startu stáčí doleva. Z toho ovšem vyplývá zcela jiná hluková expozice, kdy můžeme očekávat spíše její navýšení v náš neprospěch.</p>	<p>zák. o ochraně veřejného zdraví nové RD samozřejmě ano (rozhoduje zápis do KN).</p> <p>S uvedenými jevy se v akustické studii počítá.</p>
<p>4. Zpracovatel posudku vůbec nezohledňuje negativní vlivy na zdraví zasažené populace, uváděné v dokumentaci a zdůrazněné jako naše připomínky v příl. 9 k dokumentaci (příl. 29) : opoždění v učení u 20% dětí školního věku; v obci Panenské Břežany zasaženo hlukem v rozmezí 55-65 dB více než 50% populace; zvýšené riziko vzniku ICHS a IM u 149 osob v PB; v intervalu úrovně ekvivalentní hladiny akust. tlaku 50-70 dB by bylo zasaženo dle akust. studie, tab.l. hlukem z pozemní dopravy 3912 a letecké dopravy 10 465 osob; vlivem znečištění ovzduší se zvyšuje riziko celkového úmrtí u dospělé populace o 9% a zvýšení nemocnosti dětí o 6,4 %.</p>	<p>Součástí dokumentace je příloha č. 28: „Znalecký posudek: Dokumentace EIA „Letiště Vodochody 13/81, Vlivy na veřejné zdraví - hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší - aktualizace 2011, Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011“</p> <p>Její autor MUDr. Havel 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>Hodnocení zdravotních rizik je zpracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačními návody Státního zdravotního ústavu Praha AN/14/03 verze 2 a AN 15/04 VERZE 2 pro autorizované hodnocení zdravotních rizik dle ustanovení § 83e zákona o ochraně veřejného zdraví.</p> <p>Problematika zdravotních rizik hluku v mimopracovním prostředí spadá do náplně oboru hygieny obecné a komunální. Zpracovatel hodnocení má v tomto oboru nástavbovou atestaci, licenci ČLK k výkonu funkce lektora a vedoucího lékaře a třicetiletou praxi. Je spoluautorem výše uvedených autorizačních návodů. V současné době zastává funkci vedoucího odboru</p>

	<p>hygieny obecné a komunální KHS Pardubického kraje.</p> <p>V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona o ochraně veřejného zdraví a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb. a vyhlášky Ministerstva zemědělství č. 353/2004 Sb., kterou se stanoví bližší podmínky osvědčení o odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, postup při jejich ověřování a postup při udělování a odnímání osvědčení.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovateli posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který zpracoval Ing. Kubina - držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačním setu expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví s názvem „Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012.“ Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>„Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik 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</p>
--	---

	<p>připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letišťě 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 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>Problematika vlivů na zdraví a zdravotních rizik musí být v dokumentaci EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. zpracována příslušně autorizovanou osobou (pro hodnocení vlivů na zdraví a zdravotních rizik).</p> <p>Ustanovení §19 zák. č. 100/2001 Sb.:</p> <p>„U záměrů uvedených v příloze č. 1 kategorii I a dále u ostatních záměrů, pokud se tak stanoví v závěru zjišťovacího řízení, musí být část dokumentace týkající se posuzování vlivů na veřejné zdraví zpracována osobou, která je držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví.“ V tomto případě byl navíc nad rámec zákonných požadavků zpracován i oponentní posudek prostřednictvím jiné autorizované osoby pro</p>
--	--

	<p>hodnocení vlivů na zdraví a zdravotních rizik. Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS Středočeského kraje, který jak s posouzením vlivů na zdraví, tak s posudkem EIA souhlasil.</p> <p>Zpracovatel posudku EIA, který je autorizovanou osobou pro posuzování vlivů na životní prostředí a není autorizovanou osobou pro posuzování vlivů na zdraví pak na tyto dokumenty nemůže nijak měnit, jeho povinností je tyto dokumenty respektovat a v případě, že obsahují nějaká doporučení nebo podmínky, tak je zohlednit v podmínkách pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP. Jeho úkolem není měnit závěry příslušně autorizovaných osob, ale dále formulovat takové podmínky návrhu stanoviska, aby veškeré předpoklady a ekologické limity byly bezpečně plněny. Tak to také bylo provedeno.</p> <p>Obecným problémem posouzení zdravotních rizik v procesech EIA je to, že musí být zpracováno podle příslušných metodik vycházejících z metodik WHO, které jsou velmi odborné a bez podrobné znalosti jejich metodologie obtížně pochopitelné. Laickou veřejností je pak nezbytná vysoká odbornost mnohdy považována za rozporuplnost a následně nedostatečnost nebo nesprávnost.</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:</p> <p>Str. 70: 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 nemoci u dětí vychází vlivem imisního pozadí</p>
--	--

	<p>zvýšení nemocnosti cca o 6,4%, což teoreticky představuje 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 = 31,000 $\mu\text{g.m}^{-3}$ (str. 41 dokumentu), max. vliv záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 $\mu\text{g.m}^{-3}$ (str. 53 dokumentu). Z těchto dat pak vycházel výše uvedený dokument.</p> <p>Na základě ustanovení § 9 odst. 6 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 %“ se vztahuje k imisnímu pozadí o koncentraci 31 $\mu\text{g.m}^{-3}$ v ukazateli PM10 roční průměr.</p>
5. Zpracovatel posudku doporučuje OHP ...	<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., a proto nepodléhá procesu EIA.</p>
6. Zpracovatel posudku uvádí v návrhu stanoviska jako podmínku výstavbu MUK kD8, která je v dokumentaci nedostatečně zpracována a to jak v rozptylové studii, tak ve výkresové dokumentaci a není uváděna v přílohách 14,15,18 dokumentace. V EIA chybí tedy možnost vyjádření veřejnosti, stejně jako v případě navrhovaného nového zpracování RS podle nové	<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>legislativy, jak zpracovatel posudku sám navrhuje doplnit (dle vyhlášky č.415/12). Z těchto důvodů je opět nutné dokumentaci vrátit předkladateli k dopracování. Navíc tato podmínka výstavby přivaděče není v kompetenci MŽP, není s ním počítáno v ÚP a jako takový by měl být posuzován v samostatném EIA procesu, (žádné 2vl)</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 DÚR 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 DÚR na tuto stavbu po upřesnění jejích technických parametrů.</p> <p>Plán sadových úprav, včetně specifikace druhu a velikosti navržených dřevin a zajištění následné péče o výsadbu je předmětem dokumentací pro následná rozhodnutí.</p> <p>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>MÚK na D8 je v rámci dokumentace řešena dostatečně.</p> <p>Během procesu EIA se ukázalo, že dopravní napojení na D8 je nezbytnou podmínkou pro eliminaci a minimalizaci vlivů, a vzhledem k různým pochybnostem, zda toto napojení bude realizováno, byla stanovena tato striktní podmínka, bez které nelze zkolaudovat terminál bez zprovoznění dopravního napojení.</p>
<p>7. V dokumentaci, příloha č.24-doprava na pozemních komunikacích je v tab. 4 a tab. 5. uvedeno, že provoz v Panenských Břežanech bude navýšen o 6 aut a jsou uváděna tato čísla: ulice Hlavní-provoz 1390 aut, ulice Ke kovárně 200, resp.194 aut, komunikace P.B.- Dolínek 403, resp.410 aut, podle toho, zda bude či nebude realizován přivaděč k D8. Obcí však prochází jen tyto tři jmenované komunikace a je tedy nemožné, aby ulice Hlavní byla</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>frekventována jiným počtem aut, než kolik činí součet aut na komunikaci do Dolínku nebo ulici Ke kovárně, pokud v každém RD nejsou 3 auta. Navíc pokud má provoz letiště generovat více než 10 000 pohybů vozidel, pak lze těžko předpokládat, že přírůstek dopravy bude jen těch 6 vozidel. Naopak je zde předpoklad, že řidiči využijí tuto komunikaci jako spojku ze směru Mělník, Mladá Boleslav, Líbeznice. To vše kolem naší MS a ZS. Pro úplnost dodávám, že v posudku na str.76 nejsme zahrnuti mezi dotčené obce pozemní dopravou.</p>	
<p>8. Dokumentace uvádí na str. 44 Přílohy 31 : V ČR je známo 14 nocovišť, mezi největší patří zmíněné nocoviště Kralupy a nocoviště Nymburk. Ve známých nocovištích se v posledních 10 letech sleduje četnost ptáků. Současné počty v Kralupech se pohybují mezi 100 000- 50 000 jedinců.</p> <p>Zpracovatel posudku považuje, z hlediska možné havárie v důsledku střetu letadla s hejnem, ornitologickou situaci v blízkosti letiště za vyřešenou návrhem stanoviska k ornitologickému monitoringu. Ve stati D.I.7 se o vlivu na biotop, vytvořený z historicky 300 let starých nocovišť havranů a kavek, a biokoridorů táhnoucích se údolím Vltavy vůbec nezmiňuje, zmíněna je jen ornitologická ochrana letiště, nikoli ptactva. Přitom z.č. 114/1992 a Vyhl. 395/1992 k ochraně zvláště ohrožených druhů, jakými početná hejna kavek (<i>Corvus monedula</i>) jsou, by mělo zejména MŽP prosazovat, aby naše připomínka k vyjádření Agentury ochrany přírody a krajiny k mimořádné ornitologické situaci v lokalitě Kralup n.VI. nebyla ignorována. Pro úplnost dodávám, že zpracovatel posudku na str. 168 doporučuje: - 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. V tomto směru by tedy dokumentace měla být doplněna.</p>	<p>Ve stanovisku jsou uvedeny následující podmínky:</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

Sdružení za klidný domov o. s. IV, ze dne 23. 7. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)

Připomínka	Vypořádání
<p>Domníváme se, že zpracovatel posudku zasáhl nezákonně do dokumentace, kterou dle § 9, odst. 5 zákona č.100/2001 Sb. nesmí doplňovat ani přepracovávat, a to:</p> <p>a) přepracováním tabulky ze strany č. 118 dokumentace</p> <p>b) 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 naší i MŽP tak, že vyhledává v dokumentaci pasáže, které vydává za vypracované varianty.</p> <p>c) navíc se v posudku nově uvádí pro zajištění výrobního programu a.s. AERO Vodochody možnost ojedinělých letů těžších letadel s MTOW nad 120 t a hlučností nižší než je kumulovaný rozdíl EPNdB 4,99, v dokumentaci vůbec neuvažovanou.</p> <p>d) dále je to stále zdůrazňovaný institut zavedení monitoringu vč. predikčního modelování, který se v dokumentaci vůbec nezmiňuje a tudíž ani není jasné, za jakých okolností a kým by byl monitoring prováděn, vyhodnocován a kontrolován a zejména s jakým časovým posunem by se dostavil případný výsledek. Rovněž zpracovatel posudku radí předkladateli záměru, kam umístit další monitorovací zařízení k „eliminaci“ hlukové zátěže při využívání VPD 10, bez toho, aniž bychom se to dočetli v dokumentaci. Vše je převzato z názorů a vyjádření agentury Eurocontrol, která jasně monitoring označuje za nástroj nespolehlivý pro vyhodnocení budoucí hlukové zátěže.</p> <p>Vidíme v tom podjatost ve prospěch předkladatelů dokumentace, která se pak prolíná celkovým posudkem, přebírá formulace použité v dokumentaci a neodráží skutečný stav řady negativních vlivů na životní prostředí.</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 ustanovení § 9 odst. 6 zák. č. 100/2001 Sb. Vzhledem k tomu, že se jednalo o chyby typu chyb písmařských, 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 nijak nerozporuje posouzení jednovariantního záměru, pouze upozorňuje na místo, kde je uveden přehled zvažovaných variant, které předcházely návrhu aktivní posouzené varianty v souladu se zák. č. 100/2001 Sb.</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>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 – viz příl. č. 19 – Veřejný příslib. V posudku je tento stav konkretizován na 4 lety za rok a v zájmu objektivitě zohledněn v podmínkách.</p> <p>Součástí dokumentace musí být tzv. obecná opatření. V posudku musí být uvedeny konkrétní podmínky – viz. příl. č. 4, 5 a 6 zák. č. 100/2001 Sb.</p>

<p>Vypořádání s našimi připomínkami i s připomínkami MZP k dokumentaci považujeme za nedostatečné, neúplné a nevyhovující. V návrhu stanoviska je řada podmínek, které by však měly být součástí dokumentace.</p> <p>Předpokládali bychom, že smyslem procesu včetně posudku bude zjištění možných dopadů na životní prostředí s cílem tyto dopady zcela vyloučit, a ne hledání kompromisů v podobě ukládání povinností k jejich umenšení, které za daných okolností stejně není možné. Navíc je posuzován podnikatelský záměr soukromých subjektů, který svou činností zasáhne do života, práv a majetku několika tisíc občanů.</p> <p>Posudek, který je nezákonně přepracováván, by měl být vyřazen z dokumentů, o které se pak následně opírá závěrečné hodnocení MZP. V návrhu stanoviska je řada podmínek, které by však měly být součástí dokumentace.</p>	
<p>K posudku máme tyto konkrétní připomínky:</p> <p>1. Část A ponechává zpracovatel bez připomínek. My však připomínáme:</p> <p>V dokumentaci se uvádí, že výsledkem hledání optimalizace provozu letiště je takový objem počtu pohybů letadel, z něhož odvozená limitní izofona $L_{Aeq}=60$ dB nebude významně zasahovat do intravilánu okolních obcí. Již v této kapitole jsou ignorovány připomínky MŽP č. 2 a 18 z 1.2.2011, které ukládají zpracovat takové varianty, kdy nebude limit 60db v obci Panenské Břežany překročen a to i nevýznamně.</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. Neexistuje tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, který bude překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</p>
<p>2. Část B je označena jako splňující přílohu č. 4 zákona 100/2001 Sb. nebyla však splněna v části B.I.5 uvedením přehledu zvažovaných variant, které byly rozptýleny často tak skrytě, že zpracovatel posudku sám upozorňuje, že je možné je najít při pozorném studování dokumentace (str. 31 posudku).</p> <p>Zpracovatel posudku uvádí ve svém stanovisku a návrhu podmínky stanoviska EIA, že kromě letadel s rozpětím křídel do 36 m bude letiště</p>	<p>Zpracovatel posudku nijak nerozporuje posouzení jednovariantního záměru, pouze upozorňuje na místo, kde je uveden přehled zvažovaných variant, které předcházely návrhu aktivní posouzené varianty v souladu se zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>Podmínkami je stanoveno, že</p> <p>- letiště Vodochody budou využívat pouze letadla s rozpětím křídel do 36 m;</p>

<p>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. Požadujeme výjimku pro tato letadla, bez kterých se dosud a.s. AERO obešlo, vypustit bez ohledu na nějaká historická využití.</p> <p>Ačkoliv jsme opakovaně požadovali kategorizaci letadel dle AIP, GEN 4.1.1.4.2.1. a jejich kvantifikaci dle jednotlivých kategorií s tím, že pro kumulovaný rozdíl 5-9,9 EPNdB , tj. kategorie hlučnosti 3 bude stanoven maximální počet pohybů (LKPR v roce 2010 realizovalo pro hlučnost jen 2,7 % pohybů v této kategorii), v posudku se žádné omezení pro kategorii 3 neuvádí.</p> <p>V připomínce č. 16 požadovalo také MŽP omezení letadel z hlediska jejich hlukových parametrů - nesplněno.</p> <p>Předkladatel dokumentace udává stále plnění hlukových limitů jako hlavní kapacitní limit, stejně je to uvedeno i v posudku. Posudek str.17 uvádí, že pro splnění hlukových limitů je lhostejno, zdaje provozováno větší množství letadel s menší hlučností nebo menší množství letadel s větší hlučností. Budou-li však používána letadla s větší hlučností, jsou jednotlivé hlukové události pro obyvatele tak blízko ležících obcí, jako jsou Panenské Břežany, neúnosné. To by mělo být posuzováno jako velmi negativní vliv na životní prostředí, bez ohledu na ekvivalentní hladinu hluku jako jediného ukazatele hlukového limitu, navíc v současné době je přijetí VN 272/2012 zcela pokřivena možností získání okamžitých výsledků měření zavedením charakteristického letového dne, a zavedením neodůvodnitelných korekčních hodnot nejistot měření. Navíc změnou letového parku ztrácí hluková studie v procesu El A, vč. vypočítaných izofon, smysl. Další otázkou je uzavírání smluvních vztahů s dopravci - na základě čeho? Okamžitého monitoringu ?</p>	<p>s výjimkou ojedinělých letů nezbytných pro zajištění výrobního programu AERO Vodochody a.s. (dle historických dat lze předpokládat cca 4 lety za rok)</p> <p>- 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</p> <p>Výjimka (viz příl. č. 19 dokumentace – Veřejný příslib) je možná pouze pro zajištění výrobního programu AERO Vodochody a.s., pro žádné jiné účely. Nijak neovlivňuje kategorii letiště.</p> <p>To, že existence těchto letů není obyvatelům dotčených obcí vůbec známa, svědčí o tom, že hlukový význam tohoto jevu je velmi malý.</p> <p>Následující podmínka nad rámec legislativy přispívá k max. eliminaci vlivů hluku ve významné večerní době:</p> <p>- při plánování využití letiště a uzavírání smluvních vztahů s jednotlivými dopravci s ohledem na minimalizaci vlivů hluku v ukazateli L_{DVN} 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</p> <p>Se změnou letadlového parku se nepočítá, ale v jejím případě je uloženo zpracovat novou hlukovou studii.</p>
--	--

<p>Věřit se tomu dá těžko.</p> <p>V dokumentaci z října 2010 se uvádí nulový noční provoz. Přes četné připomínky k nočnímu provozu byl do dokumentace z roku 2011 noční provoz v omezené míře zaveden. Z jakého důvodu je znovu v dokumentaci ponechán a je součástí návrhu stanoviska vysvětleno není, MZP požadovalo v připomínce č.15 garanci neprovozování letiště v nočních hodinách, a až pokud by nebylo možno toto spolehlivě garantovat, zahrnout noční lety do dokumentace. Není-li možno spolehlivě garantovat provozní dobu letiště, pak ale není možné garantovat nic, což se v návrhu stanoviska k EIA i v dokumentaci vyskytuje. Četné připomínky o vyloučení provozu po 22. hodině jsou i zpracovatelem posudku ignorovány. Noční hodiny začínají možná pro někoho ve 24 hodin, pro školní děti však ve 20, nejpozději 21 hodin.</p>	<p>Nejedná se o noční provoz, ale o zpožděné přílety. V noční době nemohou být žádné pohyby letadel plánovány, a to samozřejmě ani charterové lety.</p> <p>V původní dokumentaci EIA byl noční provoz zcela vyloučen. Teprve v doplněné dokumentaci se v zájmu objektivit objevil požadavek na zapracování výjimečné situace opožděného příletu plánovaného před 22. hodinou. Aby bylo možno tuto situaci zapracovat do hlukové studie, byly jako výjimečné maximum řešeny 4 opožděné přílety/den. V rámci principu předběžné opatrnosti pak musely být 2 opožděné přílety řešeny pro každý den.</p>
<p>Ke stati B.I.5. je nutno znovu zdůraznit, že ji zpracovatel posudku přejmenoval podle Přílohy 4. V posudku se uvádí stále se opakující dogma, že bylo řešeno několik variant záměru. Jedná se zejména o marketingovou úvahu, jaké by to bylo, kdyby bylo možno provozovat 42 950 pohybů letadel. Letové postupy jsou sice označovány za varianty, ale jedná se jen o nutná opatření při omezeném vzdušném prostoru, nebyla však vypracována žádná varianta, která by se snížením počtu plánovaných pohybů, odklonem VPD, omezením příjmu letadel s nepříznivou hlukovou certifikací a jinými organizačně stavebními variantami pokusila snížit negativní dopady na životní prostředí regionu. Jako varianta výhodnější z hlediska minimalizace vlivů hluku se označuje z provozních důvodů prodloužená VPD o 300m, původně označovaná jen jako dojezdová. Prodloužení je směrem k obci Panenské Břežany, takže se stroje při rozjezdu přiblíží k obci, při přistání na dráhu 28 se údajně prodloužení nebude využívat, pokud ano, tak ale letadla budou níže a tedy více hluku a při startech z dráhy 10 bude opět vytvořena možnost odlepit se od dráhy s posunem blíže k obci. S odletovými postupy je to podobně - nelze využít celý vzdušný prostor pro křížení drah s LKPR a</p>	<p>Zpracovatel posudku nijak nerozporuje posouzení jednovariantního záměru, pouze upozorňuje na místo, kde je uveden přehled zvažovaných variant, které předcházely návrhu aktivní posouzené varianty v souladu se zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>Podmínkami je stanoveno, že</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 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

<p>tedy je nutno vymyslet odklony mezi obcemi, které ale nejsou s manévrovací schopností letadel a s ohledem na nepředvídatelné povětrnostní podmínky s jistotou dodržitelné.</p> <p>Zde upozorňujeme na skutečnost, známou dobře obyvatelům postižených obcí, a to na nedodržování jakýchkoli trajektorií, až již při přiblížení na dráhu 28 nebo u cvičných letů. Jak můžeme dokladovat fotodokumentací, létají letadla při přiblížení na dráhu 28 ne mezi obcemi P.B.- Bášt', ale nad ulicemi Báštecká, Široká, Vilová, Za zámekem, Ke křížku, Akátová. Při startu z dráhy 10, budou nad těmito ulicemi provádět manévr otočení o 45°. Nevhodnost umístění letiště je zřejmá a absence požadovaných variant rovněž.</p> <p>O snaze připravit letiště na provoz těžkých letadel svědčí i to, že ve stati B.I.6 se předkladatel sice snaží dokázat, že plánovaný rozvoj letiště není koncipován pro letadla s větším rozpětím křídel než 36 m, v dodatku k posudku z května 2013 se toto tvrzení z hlediska leteckých předpisů vyvrací pouhým konstatováním předpokladu z dokumentace, že letiště se bude využívat pouze pro letadla s rozpětím křídel do 36 m. Přitom letadla s rozpětím 36 m již patří do kat. D. Proč se ale do návrhu stanoviska nedá podmínka, že letiště bude provozováno pouze v kategorii kód.písmeno C dle ICAO, předpis L 14, Hl.I, odd.1.7., nedovolující realizaci provozu větších letadel není jasné.</p>	<p>souvislosti s výrobním programem AERO Vodochody a.s.; tato výjimka nezbavuje provozovatele letadel povinnosti používat provozní postupy, které jsou z hlediska hlukových dopadů co nejšetnější vůči okolí letiště</p> <p>Výjimka je možná pouze pro zajištění výrobního programu AERO Vodochody a.s., pro žádné jiné účely. Nijak neovlivňuje kategorii letiště.</p> <p>Postupy pro vzlet a přistání jsou jasně stanoveny v podmínkách stanoviska. Pokud budou porušovány, pak nebude možné letiště provozovat a to zejména, pokud by mělo docházet k překročení hlukových limitů.</p>
<p>Připomínáme několik rozporů v posudku nekomentovaných :</p> <p>na str.35-38 posudku je uváděno jednou, že prodloužení VPD o 300 m je pouze z důvodů bezpečnosti při nutnosti přerušného startu, jindy je prodloužení použito jako argument pro snížení hlukové zátěže při startu na dráze 28 posunutím startovacího bodu o 300 m blíže k obci P.B. následek je ale větší hlučnost pro tuto obec. Mělo by být jasně uvedeno, zda bude nebo nebude prodloužení dráhy využíváno pro vzlety a přistání, či bude sloužit jen jako bezpečnostní prodloužení dráhy, jak je v dokumentaci také uváděno?</p> <p>Ke kapitole B.II. připomínáme, že v tabulce na str. 87 posudku je uvedeno:</p>	<p>Dle dokumentace bude prodloužení sloužit pro vzlety, a tak to také bylo započítáno do akustické situace.</p> <p>V tabulce na str. 87 je skutečně překlep – správně má být počet plánovatelných pohybů v noci.</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>celkový počet pohybů v noční době (22-06 hod.) nula, a dále průměrný počet pohybů v noční době v ChLD rovněž nula. Posudek ale hodnotí kapitolu jako kvalitně zpracovanou, ačkoliv se připouští 730 nočních pohybů letadel/rok.</p> <p>Stejnou připomínku jako ke kap. B.I. vznášíme i ke kapitole B.III.1, kde zpracovatel pozměnil dokumentaci opravou údajů v tabulce na straně 118 dokumentace. Dále je uveden zpracovatelem posudku výčet chybných údajů v dokumentaci i v rozptylové studii, která je také v posudku opravena a doplněna a následně je konstatováno, že bude rozptylová studie zpracována později, tedy není součástí dokumentace. Otázka znečištění ovzduší, včetně stanovení nevhodných bodů i lokalit měření, na které jsme upozorňovali, je tím definitivně odsunuta na vedlejší kolej a bez možnosti připomínek veřejnosti. S návazností na stanovisko zpracovatele posudku ke kapitole B.I. uplatňujeme proto jako připomínku, aby byla dokumentace doplněna o novou rozptylovou studii dle zákona č.201/2012 Sb. o ochraně ovzduší a Vyhl. 415/2012 Sb. o přípustné úrovni znečištění, jak je i uvedeno v posudku ke statí C dokumentace. V tomto případě se ale nemůže k dokumentaci vyjádřit veřejnost, jak je stanoveno zákonem 100/2001 Sb. Proto žádáme, aby byl proces EIA vrácen do stavu dle § 8, odst 5 zákona 100/2001 Sb. a dokumentace vrácena předkladateli.</p>	<p>Je uloženo podmínkou stanoviska:</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 znečištění a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, příl. č. 15 <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>
<p>k části D.I. - Vlivy na obyvatelstvo</p> <p>V posudku není vůbec vypořádána otázka vlivů na zdraví a zdravotních rizik. Zajištěním oponentního posudku, který navíc závěry MUDr. Havla ze znaleckého posudku použitého v dokumentaci nevyvrací, se připomínky k tomuto tématu nevypořádávají. Ostatní rizikové faktory na zdraví</p>	<p>Součástí dokumentace je příloha č. 28: „Znalecký posudek: Dokumentace EIA Letiště Vodochody 13/81, Vlivy na veřejné zdraví - hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší - aktualizace 2011, Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011“</p>

<p>obyvatelstva uvádí moje kolegyně. Když jsou ve znaleckém posudku pregnantně jmenovány, vedou ale autora k závěru, že přímé zdravotní dopady nebudou významné a v posudku se uvádí, že na základě rozptylových a akustických studií nebude provoz letiště mít významný vliv na kvalitu ovzduší a zdravotní rizika.</p> <p>Okamžitá hluchota či hromadná úmrtí jistě nenastanou, ale jaké další argumenty, než uváděné tisícové počty postižených obyvatel, či např. zvýšení úmrtnosti o 9 %, či opožděný vývoj u 20% dětí, jsou ještě potřeba ? Navíc údaje jsou 2 roky staré, aktuálnost celého procesu EIA je zpochybněna tím, že termíny zakotvené v zákoně jsou ignorovány.</p> <p>Od roku 2009 jsme nuceni stále opakovat stejné připomínky k negativním vlivům záměru na zdraví, životní prostředí obecně a na celý region, nacházející se navíc v dosahu několika chemických závodů. Rada Stř. kraje tento záměr ze stejných důvodů zamítla.</p> <p>Posudek však nezdůrazňuje skutečnost významného negativního vlivu záměru, v dokumentaci zlehčovány důsledky provozu letiště a neodráží evropský trend ve sloučení legislativy v oblasti hlukové zátěže pro venkovní prostor, naopak je balancováno na hraně jakési izofony 59, 9-60,1 dB, to vše bez jakékoli snahy o ochranění obyvatelstva např. požadováním zavedení bezpečných hodnot do hlukových deskriptorů, jako je to u ES 49/2002 + 5 dB pro den a 10 dB pro noc přímo do vzorce.</p>	<p>Její autor MUDr. Havel 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 setech expozice chemickým látkám v prostředí a expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví</p> <p>Hodnocení zdravotních rizik je zpracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačními návody Státního zdravotního ústavu Praha AN/14/03 verze 2 a AN 15/04 VERZE 2 pro autorizované hodnocení zdravotních rizik dle ustanovení § 83e zákona o ochraně veřejného zdraví.</p> <p>Problematika zdravotních rizik hluku v mimopracovním prostředí spadá do náplně oboru hygieny obecné a komunální. Zpracovatel hodnocení má v tomto oboru nástavbovou atestaci, licenci ČLK k výkonu funkce lektora a vedoucího lékaře a třicetiletou praxi. Je spoluautorem výše uvedených autorizačních návodů. V současné době zastává funkci vedoucího odboru hygieny obecné a komunální KHS Pardubického kraje.</p> <p>V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona o ochraně veřejného zdraví a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb. a vyhlášky Ministerstva zemědělství č. 353/2004 Sb., kterou se stanoví bližší podmínky osvědčení o odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, postup při jejich ověřování a postup při udělování a odnímání osvědčení.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovateli posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který zpracoval Ing. Kubina - držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačním setu expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví s názvem</p>
--	--

	<p>„Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012.“ Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>„Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější.“</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS 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>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>Problematika vlivů na zdraví a zdravotních rizik musí být v dokumentaci EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. zpracována příslušně autorizovanou osobou (pro hodnocení vlivů na zdraví a zdravotních rizik).</p> <p>Ustanovení §19 zák. č. 100/2001 Sb.:</p> <p>„U záměrů uvedených v příloze č. 1 kategorii I a dále u ostatních záměrů, pokud se tak stanoví v závěru zjišťovacího řízení, musí být část dokumentace týkající se posuzování vlivů na veřejné zdraví zpracována osobou, která je držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví.“ V tomto případě byl navíc nad rámec zákonných požadavků zpracován i oponentní posudek prostřednictvím jiné autorizované osoby pro hodnocení vlivů na zdraví a zdravotních rizik. Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS Středočeského kraje, který jak s posouzením vlivů na zdraví, tak s posudkem EIA souhlasil.</p> <p>Zpracovatel posudku EIA, který je autorizovanou osobou pro posuzování vlivů na životní prostředí a není autorizovanou osobou pro posuzování vlivů na zdraví pak na tyto dokumenty nemůže nijak měnit, jeho povinností je tyto dokumenty respektovat a v případě, že obsahují nějaká doporučení nebo podmínky, tak je zohlednit v podmínkách pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP. Jeho úkolem není měnit závěry příslušně autorizovaných osob, ale dále formulovat takové podmínky návrhu stanoviska, aby veškeré předpoklady a ekologické limity byly bezpečně plněny. Tak to také bylo</p>
--	---

	<p>provedeno.</p> <p>Obecným problémem posouzení zdravotních rizik v procesech EIA je to, že musí být zpracováno podle příslušných metodik vycházejících z metodik WHO, které jsou velmi odborné a bez podrobné znalosti jejich metodologie obtížně pochopitelné. Laickou veřejností je pak nezbytná vysoká odbornost mnohdy považována za rozporuplnost a následně nedostatečnost nebo nesprávnost.</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:</p> <p>Str. 70: 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 nemoci u dětí vychází vlivem imisního pozadí zvýšení nemoci cca o 6,4%, což teoreticky představuje 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 = 31,000 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 ustanovení § 9 odst. 6 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</p>
--	--

	<p>poskytnuta informace, že údaj: „vliv znečištěného ovzduší na úmrtnost by se tedy teoreticky mohl pohybovat cca kolem 9 %“ se vztahuje k imisnímu pozadí o koncentraci 31 µg.m-3 v ukazateli PM10 roční průměr.</p> <p>Evropský trend ve sloučení legislativy v oblasti hlukové zátěže pro venkovní prostor řeší tzv. zákon o hluku, který je ve fázi návrhu, ale parlament jej dosud neprojednal. Proces EIA nemá žádné nástroje ani oprávnění pro tvorbu nebo ovlivnění legislativy.</p> <p>Zavedení bezpečných hodnot do hlukových deskriptorů, jako je to u ES 49/2002 + 5 dB pro den a 10 dB pro noc přímo do vzorce bylo v dokumentaci provedeno a to v ukazateli L_{dn}, jak je podrobně popsáno především v akustické studii leteckého provozu. Tento ukazatel ovšem nelze porovnat s žádným limitem, protože z objektivních důvodů žádný limit nemá stanoven.</p>
<p>Všechny naše připomínky k poslednímu znění dokumentace byly zneváženy a hlavně nezohledněny v posudku. Je stále předkládána nutnost vydat opatření obecné povahy k vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření pro eliminaci vlivu hluku (str. 196, 205 posudku) a pro nutnost dodržování hlukových limitů uvnitř OHP. OHP ale nemá v případě LKVO oporu v zákoně č.258/2000 Sb. Na stranách 135,137 a 138 posudku je pak jako hlavní důvod vytvoření OHP uváděno:</p> <p>„...Vzhledem k tomu, že účelem a prvořadým cílem OHP je regulace využití území v okolí letiště, minimalizaci počtu osob vystavených nadměrnému hluku z leteckého provozu a ochrana zájmů letiště před neuváženou</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., 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</p>

<p>výstavbou v blízkém okolí...</p> <p>Zpracovatel posudku zapomíná, že k ochraně zdraví obyvatel slouží právě § 31 zákona č. 258/2000, který překročení hygienických limitů hluku u letiště typu LKVO nepřipouští. K ochraně letiště již byla ochranná pásma ÚCL specifikována. Zmatečně se zdůrazňuje, že povinnost dodržování těchto hygienických limitů bude dána právě vyhlášením OHP, ta povinnost je ale dána § 31 zákona č.258/2000 Sb. Vyhlášením OHP vzniká pak majitelům staveb v tomto pásmu nebezpečí, že pokud protihluková opatření nezajistí dodržování hlukových limitů, může správní orgán zahájit řízení o změně stavby nebo jejím zrušení. Současně platí to, o co LKVO vlastně jde - omezení stavebního rozvoje v OHP.</p> <p>Proč dosud nebylo použito ?</p>	<p>chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p>
<p>K omezení provozu na VPD 10 zpracovatel posudku uvádí návrh stanoviska, avšak se čtyřmi výjimkami vztahujícími se k bezpečnosti, nezbytnosti, či výjimečnosti situace, tedy těžko definovatelnými.</p> <p>Naše připomínka : o omezeném využívání VPD 10 s ohledem a) na tahy ptactva v ranních hodinách v měsících jejich zvýšeného výskytu ; b) spánkový režim dětí c) snížení počtu pohybů na hranici uváděnou v dokumentaci jako bezpečnou pro nepřekročení hlukových limitů, tj. 2850 pohybů letadel/rok.</p> <p>Vypořádání: Provozování VPD je samozřejmě z rozhodnutí provozovatele.</p> <p>Naše připomínka byla - tuto VPD neprovozovat nebo jen minimálně. Takže, když budou nepříznivé povětrnostní podmínky pro vzlet přes VPD 28, musí provozovatel vzlety přerušit. Právě pro mimořádný výskyt krkavcovitých ptáků v zimním období a pro neúměrnou hlučnost při vzletu na VPD 10, postihující obec P.B. Nebo musí udělat taková opatření, aby se hlučnost snížila - odklonem VPD její novou výstavbou a současnou používat jako pojezdovou.</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. Neexistuje tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, který bude překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</p> <p>A to především týká omezeného využití VPD 10.</p>

<p>K podmínkám v návrhu souhlasného stanoviska uvádíme tyto nejdůležitější připomínky:</p> <p>Fáze přípravy</p> <p>Ovzduší</p> <p>b.1 K nově zpracované rozptylové studii nebude mít možnost se vyjádřit veřejnost, dle zák.č. 100/2001 Sb.</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> <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 č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, příl. č. 15 <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>
<p>Hluk</p> <p>b.3 V návrhu stanoviska se připouští možnost změny leteckého parku, a v</p>	<p>Tuto možnost neobsahuje dokumentace EIA. Navrhl ji Eurocontrol v rámci</p>

<p>takovém případě se požaduje vypracování nové hlukové studie. To je úplně znehodnocení procesu EI A, kdy je připuštěna možnost ještě před vydáním povolení stavby měnit bez kontroly veřejnosti tak závažné aspekty, jako jsou informace o hlukové zátěži - akustická studie, vedle také dodatečně navrhované změny rozptylové studie. Důrazně protestujeme o zařazení toho bodu stanoviska - možnosti změny letového parku - do schválení.</p>	<p>celkové objektivitě, a proto musela být ve stanovisku respektována.</p>
<p>b.4 Predikční modelování hlukové zátěže zdůrazňované v posudku, a převzaté z vyjádření agentury Eurocontrol, která monitoring považuje za chybný instrument protihlukových opatření, není v dokumentaci vůbec uvedeno, neuvádí se kým a na jakých principech bude prováděno, účinnost jednoho roku je úplně nedostatečná.</p>	<p>Eurocontrol naopak považuje monitoring vybavený výpočtovým a predikčním modelem za jedno z nejvýznamnějších a nejvhodnějších opatření pro zajištění hlukových limitů a doporučuje jej v závěrech a doporučeních. Proto jsou mj. navrženy následující podmínky stanoviska, které dostatečně ukládají realizaci tohoto monitoringu:</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)

	<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 ustanovení § 30 odst. 3 zákona o ochraně veřejného zdraví, 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 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 rok; v případě, že bude signalizováno překročení zákonem (o ochraně veřejného zdraví) stanovených hygienických limitů, bude příslušný roční plán upraven tak, aby k překračování limitů nemohlo dojít
b.5 - 6 OHP nemá oporu v zákoně č.258/2000 Sb, není v kompetenci MŽP, a v dokumentaci i v posudku se vůbec nemělo uvádět.	<p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>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>
Voda	
Všechny podmínky měly být ukotveny již v dokumentaci, následně nelze	Podmínky se navrhují v návrhu stanoviska, který je součástí posudku – viz

<p>kontrolovat, pokud má souhlasné/nesouhlasné stanovisko EIA pouze doporučující aspekt pro povolení stavby.</p> <p>Odpady dtto</p>	<p>zák. č. 100/2001 Sb.</p>
<p>Fáze výstavby</p> <p>Doprava</p> <p>b.83 Jako podmínka kolaudačního rozhodnutí se uvádí zprovoznění přivaděče z dálnice D8. K tomu připomínáme, že je tedy třeba, aby všechna povolení ke stavbě přivaděče byla vydána před stavebním povolením tj. před zahájením realizace záměru.</p> <p>Upozorňujeme také na skutečnost, že Příloha 9 k dokumentaci nebyla zpracována autorizovanou osobou, jak by při normálním procesu EIA na stavbu přivaděče bylo požadováno.</p>	<p>Podmínkou je uloženo zprovoznění přivaděče před kolaudací terminálu.</p> <p>Pro proces EIA není podstatné, zda Příloha 9 k dokumentaci byla nebo nebyla zpracována autorizovanou osobou,</p>
<p>Fáze provozu</p> <p>Hluk</p> <p>b.87 Výjimka letů pro zajištění provozu a.s. AERO není kvantifikována, historická data nic nevypovídají. Tyto lety nebyly dosud uváděny v dokumentaci, nebyly zahrnuty do hlukové studie</p> <p>b.88 Využívání letadel - letadla připouštěná na letiště - není uvedeno jaké množství jakých letadel podle certifikace ICAO Annex 16/1 bude provozováno, rozdělení podle kategorií dle AIP, GEN 4.1. analogicky k LKPR</p>	<p>Výjimka je uvedena v dokumentaci – v příl. č. 19 – Veřejný příslib a byla respektována v rámci objektivit.</p> <p>Podmínkami je stanoveno, že</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 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 nezabývá provozovatele letadel povinností používat provozní postupy, které

	<p>jsou z hlediska hlukových dopadů co nejšetrnější vůči okolí letiště</p> <p>Výjimka je možná pouze pro zajištění výrobního programu AERO Vodochody a.s., pro žádné jiné účely. Nijak neovlivňuje kategorii letiště.</p> <p>Lety budou zahrnuty do reálného monitoringu hluku.</p>
b.90 - 91 Omezení nočního provozu není možné garantovat, bude-li letiště po 22 hod otevřeno, vždy bude mít prioritu bezpečnost a na omezení nebude brán zřetel. Letiště pro noční provoz po 22 hod.uzavřít.	Je věcí provozovatele, jak tento požadavek zajistí – např. uzavřením letiště po 4. opožděném příletu, uzavřením letiště ve 22 hod v případě vyčerpání roční kvóty apod.
b.95 - 105 Monitorování a predikční modelování s chronologií účinnosti jednoho rokuje zcela nedostačující, zejména pro účinek jednotlivých hlukových událostí - letadla se budou pohybovat několik set metrů od obyvatelů Panenských Břežan. Z jakého důvodu není možné poznatky uplatňovat v řádech týdnů, zejména když nebudou provozovány pravidelné linky? Jako příklad účinnosti stížností na neúměrně hlučné přelety při okružovém létání, kdy vůbec nejsou dodržovány principy přeletů nad obcemi a výšek letadel, jsme v připomínkách uvedli případ, kdy na naši stížnost k rukám ředitele UCL ze dne 18.6.2012 (zasláno do DS), jsme odpověď obdrželi 10.7.2012 a dne sepsání připomínek, tj. 28.5.2013 ve 14:50 nad středem obce manévruje stíhačka L 159. Přelety cvičných letadel nad obcí jsou na denním pořádku. S jakým časovým skluzem lze počítat u monitoringu?	Letiště bude muset mít zaveden systém plánování pohybů. V takovém případě lze počítat se zpožděním cca 14 dnů.
b.106 - 108 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.	V zákoně (o ochraně veřejného zdraví) uvedená povinnost nijak nevylučuje možnost podat návrh na vyhlášení OHP i při nesplnění parametrů pro uvedenou povinnost. Zákon o ochraně veřejného zdraví předpokládá, že návrh předloží provozovatel a v procesu EIA se ukládají podmínky záměru – tedy ve fázi provozu provozovateli.
Ornitologická ochrana, b.113 Nepřesná specifikace ochrany, monitoring nemá žádné věcné účinky	K ornitologické ochraně jsou stanoveny následující podmínky stanoviska:

<p>na zajištění bezpečnosti a ochrany před hejny ptactva, o četnosti, jaká je uváděna v dokumentaci.</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>Kompenzace a veřejný příslib</p> <p>b. 115 -116 Nemá žádnou souvislost s posuzováním vlivu na živ. prostředí,mělo být vyloučeno.</p>	<p>Veřejný příslib se stane závaznou nabídkou kompenzačních opatření pro Sdružení obcí dotčených provozem letiště Vodochody; provozovatel letiště bude aktivně spolupracovat při zřízení Sdružení obcí dotčených provozem letiště Vodochody, jak je stanoveno podmínkou stanoviska.</p>
<p>Otázka bezpečnosti obecně je zcela zanedbána, není žádné doporučení, žádná podmínka ve vztahu k případné havárii v oblastech chemických závodů, chybí požadavek na vypracování a předložení havarijních plánů s ohledem na ochranu životního prostředí a fauny. Srovnávání s historií leteckých havárií považujeme, vzhledem k výjimečnosti lokality, za bezpředmětné a alibistické.</p> <p>Na základě všech připomínek z obcí, OS a veřejnosti požadujeme vydat nesouhlasné stanovisko k záměru, případně vrátit dokumentaci do procesu a dbát na zákonné a úplné její zpracování včetně zajištění jiného zpracovatele</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</p>

posudku.	<p>environmentálních rizik. Zároveň byla stanovena pravděpodobnost vzniku havárie v důsledku leteckého provozu způsobená pádem letadla. Bylo zjištěno, že tato pravděpodobnost je o několik řádů nižší než příčiny jiné např. příčiny vzniklé na straně provozovatele těchto zařízení (např. nedodržení provozních řádů, nedbalost, únava materiálu, koroze, sabotáž apod.).</p> <p>Obdobně je podrobně byla prověřena možnost rizika střetu s ptáky.</p>
----------	---

O. s. Za životní prostředí Úžic u Kralup, bez data (MŽP vyjádření obdrželo dne 10. 6. 2013)

Připomínka	Vypořádání
<p>1. Hluk z D8 u Úžic přesahuje hygienické hlukové limity. Pokud chce investor využívat D8 musí existující hlukovou zátěž u Úžic snížit, což je možné jediné vybudováním protihlukové bariéry na jeho náklady. Tato stavba musí být podmiňující pro uchování hygienického, nezávadného životního prostředí v obci Úžice a její realizace musí proběhnout před zahájením výstavby letiště.</p> <p>Tato nutnost není explicitně vyjádřena v posudku EIA, ani v oponentním posudku. S naprostou vážností jsme nuceni konstatovat, že v případě, že naše, výše uvedená připomínka nebude v schvalovacím dokumentu EM promítnuta explicitně, budeme nuceni uplatnit trestně-právní odpovědnost vašeho úřadu.</p>	<p>Proces EIA nesignalizuje překročení hlukových limitů podél D8 v souvislosti s realizací a provozem uvažovaného záměru. Hygienický limit hluku z D8 s korekcí na starou zátěž představuje 70/60 dB.</p>
<p>2. Kumulovaný hluk z D8, silnice 081, skladů Tesco, Eurofrost, s kladů Postřižín přesahuje v Úžicích 60 dB v denní i noční době. V posudku se uvádí, že tato situace nebude zohledněna protože ji neřeší zákon o hluku. Řeší ji však zákon o zdraví. Problém je vysvětlen v oponentním posudku v pasáži o dopadech hluku na zdraví obyvatel. Neřešení této situace bude vést k nezajištění ústavou zaručeného práva občanů na neproblémové užívání majetku a soudním sporům občanů s ČR o odškodnění, o čem máme již informace. Žádáme, a to opakovaně vás, jako vrcholní úřad státní správy pro ochranu</p>	<p>Jak již bylo uvedeno v předchozím bodu hygienický limit hluku z D8 s korekcí na starou zátěž představuje 70/60 dB. V noci bude záměr prakticky mimo provoz, takže jeho příspěvek bude nulový, resp. naprosto minimální.</p> <p>Zákon o hluku je v současné době na úrovni jednání vlády.</p> <p>Veškeré hlukové limity jsou stanoveny legislativou zákona o ochraně veřejného zdraví.</p>

životního prostředí, aby jste tuto situaci řešili bez ohledu na kompetence a o této situaci informovali vládu ČR.	Zaručení uvedených práv je zabezpečeno, pokud jsou splněny stanovené meze dle zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, v tomto případě ekologické limity. Podmínkami stanoviska EIA je zajištěno plnění těchto limitů.
---	--

Svazek obcí Region povodí Mratínského potoka, ze dne 8. 8. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)

Připomínka	Vypořádání
<p>Autor posudku dokumentace EIA pro záměr rozšířit Letišti Vodochody se vypořádal s připomínkou ohledně rozporu zmíněného investičního záměru se Strategii rozvoje venkovského Regionu povodí Mratínského potoka následujícím tvrzením: <i>Ve fázi procesu EIA není testován soulad s koncepčními dokumenty, ten je řešen v rámci procesu územního rozhodnutí.</i></p> <p>Toto konstatování není možné přijmout jako věcnou a odborně poctivou reakci na legitimní připomínku svazku obcí. Schválený koncepční materiál je totiž demokratickým vyjádřením statutárních zástupců obcí a měst zapojených do svazku obcí k tomu, jak by se měl celý region rozvíjet. Přestože neexistuje v ČR zcela závazná definice veřejného zájmu, odvozuje se vždy veřejný zájem od vůle veřejnosti uplatněné v referendech či ve volbách, či od hlasování volených zástupců veřejnosti. Máme tedy oprávněně za to, že přijetí Strategie rozvoje venkovského Regionu povodí Mratínského potoka podložené hlasováním starostů, písemným zápisem z jednání a usnesením je zcela relevantním vyjádřením veřejného zájmu.</p> <p>Jsme proto přesvědčeni, že na základě rozporu ve čtyřech z pěti strategických cílů rozvoje regionu se fakticky záměr rozšířit letiště Vodochody dostává do rozporu s veřejným zájmem. Zmíněnými rozvojovými prioritami jsou: 1. Zkvalitňování a rozšiřování kapacit školních a předškolních zařízení, 2. Rozvoj volnočasových a společenských aktivit a související infrastruktury, 3. Revitalizace životního prostředí mikroregionu a ozeleňování ploch a 4.</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</p>

<p>Rozvoj cestovního ruchu a společné propagace mikroregionu se zaměřením na rozvoj cyklistické dopravy.</p> <p>Odkaz autora posudku na řešení souladu s koncepčními dokumenty v rámci procesu územního rozhodnutí je nesprávné a zavádějící. V rámci územního rozhodování svazek obcí tuto svou připomínku nepochybně vyjádří. Je ale pravděpodobně, že s odkazem na správní řád bude tato připomínka odmítnuta jako neoprávněná s doporučením, že by měla být uplatněna v jiné fázi posuzování záměru - nejlépe v rámci procesu EIA. Z jednoho z úvodních ustanovení zákona č. 100/2001 Sb. totiž vyplývá, že hodnocení souladu takové strategie s posuzovaným záměrem do procesu EIA legitimně spadá, protože právě tento proces má mimo jiné zajistit tzv. udržitelný rozvoj společnosti.</p> <p>Posouzení souladu záměru rozšířit Letiště Vodochody s řádně schválenou strategií rozvoje regionu, potažmo s veřejným zájmem pokládáme nadále za nezbytné z hlediska důsledného a odborně správného hodnocení záměru v rámci procesu EIA a znovu žádáme, aby se posuzovatel i Ministerstvo životního prostředí ČR touto připomínkou vážně zabývalo.</p>	<p>dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na DÚR dle stavebního zákona. A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle ustanovení § 90 stavebního zákona ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle stavebního zákona (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>Stavební zákon § 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>Dle zák. č. 100/2001 Sb. se posuzování vlivů na životní prostředí provádí tak, že se stanoví všechny významné vlivy záměru na zdraví lidí a životní prostředí a porovnají se s příslušnými ekologickými limity. Žádné poměřování veřejných zájmů tento zákon nestanovuje.</p>
---	---

	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v příl. č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení 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 č. 100/2001 Sb. 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 č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. 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 č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Vliv na udržitelný rozvoj území se posuzuje v rámci „Vyhodnocení vlivů na</p>
--	--

	udržitelný rozvoj území“, které je součástí návrhu územního plánu dle ustanovení § 52 stavebního zákona a je v gesci orgánu územního plánování dle stavebního zákona, nikoli v procesu projektové EIA dle zák. č. 100/2001 Sb.
--	--

Verbum o. s., ze dne 9. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání
<p>Zpracovaný posudek dokumentace záměru považujeme za nedostatečný, kdy posudku vytýkáme - jako rovněž jiní spoluobčané - 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 obci budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby obce Panenské Břežany, obce Dolánky a obce Zlončice. Je tedy 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</p>	<p>Limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby obce Panenské Břežany, obce Dolánky a obce Zlončice v ukazateli L_{dvn}, který je použit pro zobrazení kumulativní hlukové zátěže a nemůže být porovnáván s žádným limitem, protože pro kumulativní hlukovou zátěž žádný limit není stanoven.</p> <p>Posudek se nejen s konstatováním „že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet“ vypořádává, ale i v návrhu stanoviska ukládá podmínku, že hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor musí být plněny i uvnitř OHP. Nemůže tedy dojít ke stavu citovanému ve vyjádření, že v OHP dojde k překročení hlukových limitů.</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. Neexistuje tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, který bude překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</p>

<p>pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, kdy pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	
<p>II. Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p> <p>V dokumentaci El A je potřeba záměru zdůvodněna 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 nízko nákladové 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: <i>nebyly</i></p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v příl. č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení 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 č. 100/2001 Sb. 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 č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č.</p>

<p><i>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 zmiňuje rovněž posudek EUROCONTROL.</p>	<p>100/2001 Sb. 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 č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: „Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen „oznamovatel“), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen „oznámení“) příslušnému úřadu.“ Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>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 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 rady 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,</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</p>

Vodochody a Máslovice. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého a železničního provozu dochází v lokalitě Zlončice a Chvatěruby. Dále zde je ještě plánovaná vysokorychlostní trať Praha - Drážďany, kumulací hluku k této trati budou zasaženy obce Předboj, Bašť, Měšice a Líbeznice. Z akustické studie tedy jednoznačně vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.

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

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

V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde.“

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

rozdílné působení a rozdílné limity.

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

Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z ustanovení § 12 zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.

Základní limity pro venkovní hluk (např. u obytných domů) jsou následující:

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

posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.	pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB
	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.		
	U přehledu leteckého provozu je nutné zohlednit také výšku, typ letadla a charakter konkrétního pohybu.		
	Kumulativní vlivy hluku na zdraví jsou v dokumentaci podrobně řešeny ve formě L_{DVN} .		
	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.		
	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.		
	Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické		

	<p>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>Právě proto byly kumulativní vlivy podrobně řešeny a vyhodnoceny v posouzení zdravotních rizik ve vztahu k ukazateli L_{dvn} z hlediska vlivu hluku a imisních koncentrací z hlediska vlivu na ovzduší.</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 ustanovení § 6 odst.1 stanoví: „Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen „oznamovatel“), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen „oznámení“) příslušnému úřadu.“ Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>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. Přepřipovaná</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</p>

<p>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>Pákový 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, 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</p>	<p>MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zákona č. 201/2012 Sb., 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>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.</p> <p>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. 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 DÚR dle stavebního zákona. A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle ustanovení § 90 stavebního zákona ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle stavebního zákona (než</p>

	<p>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>Stavební zákon § 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>
--	--

Pozn. U rozsáhlejších vyjádření je uvedena jejich podstata.