

Příloha 3.f.

Vypořádání vyjádření předaných na veřejném projednání a po veřejném projednání

Brzobohatý Daniel, Ing., Novotná Monika, Mgr.	2
Bubeníček Tomáš	8
Severa Michal	10
Mácha Miroslav	11
Fezakeš Peter, Ing.	11
Koza Richard, Ing., CSc.	18
Havlíčková Petra, MUDr., Terreros Barbora, Mgr.	18
Novotný	19
Momutová Jarmila, Mgr.	19
Hálkov D.....	20
Dvořáková Monika, Ing.	21
Kuryl Karel	21
Mišurec Ivan	22
Mašková Jana.....	22
Říha Ladislav, Ing.	24
Süssmilch Josef, Mgr., CSc.	24
Honěk Petr	26
Vlečka	29
Wernerová, Mudr.....	30
Srbková Marie	30
Srbek Jiří, Ing.....	32
Srbek Jiří, Ing. 2.....	34
Végh Mikuláš, Ing.	35
Nesouhlas, více osob.....	36
Štarman Zdeněk, Mgr.	37

Brzobohatý Daniel, Ing., Novotná Monika, Mgr.

Připomínka	Vypořádání
<p>Věc: Písemné stanovisko k veřejnému projednání záměru "Letiště vodochody" ze dne 23.07.2013</p> <p>Jakožto vlastník pozemků p.č.98/44, st.846 (LV635) a rodinného domu č.p.699 (LV1195) v katastrálním území Bašť, Vám předkládám své stanovisko k veřejnému projednání záměru „Letiště Vodochody“. Do 19:00, kdy píše toto stanovisko, nezaznělo z publika ve veřejném projednání žádné souhlasné stanovisko s tímto záměrem. Veškerí přítomní zástupci obcí přednesli svá zamítavá stanoviska a postavili se za občany svých obcí. Žádám ministerstvo životního prostředí o vydání zamítavého stanoviska a to z níže uvedených důvodů.</p> <p>1. V území, které dle předložené projektové dokumentace bude územím dotčeným případným provozem Letiště Vodochody, dojde k několikanásobnému zvýšení emisních, imisních i hlukových parametrů. Dojde taktéž ke snížení bezpečnosti. V této fázi by měl být především bráněn oprávněný zájem těch, kdo nyní toto území obývají, neboť byli v tomto území první a splnili veškeré požadavky ze strany státu a obcí na jeho osídlení. Tito by měli požívat ochrany úřadů a jejich zájmy by měly být především chráněny. Záměr "Letiště Vodochody" vstupuje do tohoto území jako cizorodý prvek, který zcela zásadním způsobem zasahuje do mých práv a práv mých spoluobčanů. Nesouhlasím s tím, aby mé vlastnické, užívací a další práva, která by měla být ze strany úřadu chráněna, byla omezena.</p> <p>Je nepřipustné, aby došlo ze strany ministerstva k povolení tohoto záměru, neboť zásadním způsobem omezí rozvoj našich obcí. Žádám ministerstvo, aby především ochránilo moje právo na zdravé životní prostředí, odpočinek a možnost užívat svůj majetek bez omezení ze strany tohoto záměru. Jedná se zejména:</p> <p>a) možnost užívání mého majetku sloužícího pro trvalé bydlení bez omezení (spát u otevřeného okna a to jak v noci, tak přes den - děti, hovořit a nebýt přerušován uprostřed věty hlukem)</p> <p>b) možnost užívat pozemek u mé nemovitosti bez omezení, bez zvýšení exhalací a obtěžování hlukem z tohoto záměru, ať již bude limitní, podlimitní, nebo nadlimitní (rodinný dům a pozemek byl postaven pro klidné užívání ze strany mé rodiny s tím, že požadují jeho ochranu ze strany orgánů tak, jak mi náleží dle zákonů)</p> <p>c) možnost vychovávat své děti v relativně čistém prostředí a to jak v rodinném domě a kolem něj, tak i ve školních, předškolních zařízeních a především na území mé obce</p> <p>d) žádám o ochranu mého zdraví a zdraví mých spoluobčanů ze strany státních orgánů,</p>	<p>Podmínkami stanoviska jsou stanoveny podmínky pro bezpečné plnění hlukových limitů. A hlukové limity se vztahují právě především k pozemkům kolem rodinných domů, školních a předškolních zařízení.</p> <p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se přechází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovateli posudku EIA nad rámec požadavků zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „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 – Krajská hygienická stanice Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letišť Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letišť Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>V orientačním odhadu ukazatele ztráty let dožití a v ukazatele chronické respirační nemoci u dětí vychází vlivem příspěvku 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 roční koncentrace je požadováno v koncentraci = 31 µg.m-3, max. vliv záměru je uvažován</p>

<p>neboť dle dokumentace zcela jistě tento záměr povede k jejich zhoršení</p>	<p>v koncentraci = 0,102 $\mu\text{g.m}^{-3}$. Dle aktualizované legislativy ochrany ovzduší je imisní pozadí v obci Bašť 27,4 $\mu\text{g.m}^{-3}$ v ukazateli PM10 roční koncentrace .</p>
<p>2. Záměr "Letiště Vodochody" je čistě soukromým záměrem, nikoli veřejným zájmem, který by měl být především ze strany úřadů chráněn. Naopak ochrana lidského obydlí, nerušený odpočinek obyvatel obcí, nerušené užívání přilehlých pozemků a staveb pro bydlení na území pro to určené v územním plánu obcí, podléhá zcela nepochybně zákonné ochraně, které se u Vás dovolávám. Nelze rezignovat na tuto ochranu a ignorovat zcela jasná zamítavá stanoviska obcí i občanů, která v celém průběhu EIA opakovaně zazněly. Ochrana životního prostředí obcí je veřejným zájmem a i jejich nepatrné zhoršení soukromým záměrem jednotlivce na úkor tisíců občanů je nepřijatelné.</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. Za předpokladu plnění podmínek stanoviska nemůže docházet k překračování ekologických limitů a díky tomu nebude dotčena ekologická únosnost území. Podmínkami stanoviska je zajištěno, že znečišťování životního prostředí nepřesáhne přípustné meze.</p>
<p>3. Z dokumentace je zcela jasné, že dojde k nadlimitním zátěžím, a to samo o sobě by mělo stačit na vydání zamítavého stanoviska. Nebylo vyhověno mému dřívějšímu požadavku provést simulaci skutečného provozu a provést měření hlukové zátěže v dotčených obcích, neboť na mnohých místech z výpočtových programů zahrnutých ve studiích, vychází těsně podlimitní zátěž. Toto může být způsobeno přizpůsobením okrajových podmínek a zanedbáním skutečného stavu v území ve výpočtových programech, včetně zatížení chybami, a nemusí tedy takto zpracované studie odpovídat skutečnosti. Správnost zadaných okrajových podmínek nebylo možné z dokumentace ověřit. Domnívám se, že simulací provozu by bylo prokázáno, že limity nebudou dodrženy na většině míst ani náhodou. Trvám na provedení této simulace v potřebném počtu tak, aby mohla být průkazně statisticky vyhodnocena.</p>	<p>Požadované provedení modelové zkoušky provozu s plně naloženými letadly odpovídajícího typu a stáří za různých provozních podmínek je:</p> <p>a) plně obsaženo v Akustické studii leteckého provozu, zpracované dle metodiky ECAC Doc. 29, která rozděluje letadla do řady kategorií civilních letadel, vrtulníků a vojenských letadel. Tato metodika obsahuje hlukové parametry pro uvedené kategorie a jednotlivé typy pohybů (včetně pohybů po zemi, brždění zpětným tahem a provozem jednotek APU) na základě statisticky významného počtu měření hluku. Tato metoda je v souladu s vyhl. Ministerstva zdravotnictví č. 523/2006 Sb., kterou se stanoví mezní hodnoty hlukových ukazatelů, jejich výpočet, základní požadavky na obsah strategických hlukových map a akčních plánů a podmínky účasti veřejnosti na jejich přípravě (vyhláška o hlukovém mapování), a Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES. V akustické studii bylo využito výsledků rozsáhlých a velmi přesných měření leteckého hluku (vč. měření jednotlivých hlukových událostí) z let 2004 a 2006 - 2009 v okolí letiště Praha Ruzyně. Shoda měřených a vypočtených dat pomocí metodiky ECAC se pohybovala v pásmu 0 až 2,7 dB, s vysokou převahou (78,6 %) hodnot odchylek rovných nebo nižších než ± 2 dB. Shoda je tedy velmi uspokojivá a potvrzuje se jí tak věrohodnost použité výpočtové metodiky a numerického modelu sestaveného v programu CADNA A (modul FLG) k výpočtům hluku z leteckého provozu. Zároveň se potvrzuje velikost nejistoty numerického odhadu v pásmu $\pm 2,0$ dB. Uvedené potvrzení věrohodnosti výpočtů programu CADNA A k výpočtu hluku z leteckého provozu lze s jistotou přenést i na podmínky v jiných letech, či na jinou lokalitu. Další posouzení bylo provedeno pomocí programu INM, který využívá údaje o konkrétních typech letadel s velmi dobrou shodou. Akustická studie je zpracována správnou metodikou pro výpočet vlivů hluku z leteckého provozu, jak mj. i dokládá oponentní zpráva, kterou MŽP objednalo na hluk z leteckého provozu specializované firmy Eurocontrol Brusel</p>

	<p>b) naplní monitoringu hluku, který bude měřit jednotlivé hlukové události reálných letadel využívajících letiště Vodochody a bude mít výstup do predikčního modelu hlukové zátěže v okolí letiště, aby bylo možné porovnávat naměřená data s modelovými a následně aby byly možnosti kontroly dodržování celého ochranného hlukového pásma (dále jen „OHP“) a také limitních hodnot u chráněné obytné zástavby; musí umožnit modelovat organizační a technická opatření pro plnění hlukových limitů a minimalizaci vlivů hluku a to s min. ročním předstihem</p> <p>Podmínkami návrhu stanoviska EIA je uloženo vybudovat monitoringu hluku, který bude měřit jednotlivé hlukové události reálných letadel využívajících letiště Vodochody a bude mít výstup do predikčního modelu hlukové zátěže v okolí letiště, aby bylo možné porovnávat naměřená data s modelovými a následně aby byly možnosti kontroly dodržování celého OHP a také limitních hodnot u chráněné obytné zástavby; musí umožnit modelovat organizační a technická opatření pro plnění hlukových limitů a minimalizaci vlivů hluku a to s min. ročním předstihem. Kontinuální měření hladin hluku je řešeno navrženým systémem monitoringu hluku s výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviska.</p> <p>Podmínkami stanoviska je stanoven monitoring hluku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - provoz systému monitoringu hluku bude garantován nezávislou příslušně akreditovanou laboratoří, kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví - systém monitoringu hluku bude sloužit k ověření správnosti výpočtového modelu hlukového zatížení území z budoucího provozu letiště a jeho porovnání s reálně naměřenými hodnotami a pro případná opatření na eliminaci hlukového zatížení území - systém monitoringu hluku bude mít zajištěn výstup ke zveřejnění výsledků, kontroly a postupů - systém monitoringu hluku bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži v okolí letiště, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o účinnosti protihlukových opatření - systém monitoringu hluku bude využíván k důsledné kontrole dodržování zákonných ustanovení na poli ochrany zdraví obyvatel před hlukem - bude zajištěna nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku a výsledků měření (Úřad pro civilní letectví, krajská hygienická stanice) - systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem (nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací) stanovených hygienických limitů pro chráněné venkovní prostory a pro chráněné venkovní prostory staveb, budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za
--	--

	<p>rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržování hlukových limitů; tato opatření budou projednána s Úřadem pro civilní letectví (dále jen „ÚCL“ a krajskou hygienickou stanicí (dále jen „KHS“); provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření kterými musí být zajištěno bezpečné plnění hygienických limitů; zvláštní pozornost bude věnována případu podstatné změny složení leteckého parku</p> <p>- predikčnímu modelu bude podroben každý roční letový plán letiště na následující rok; v případě, že bude signalizováno překročení zákonem (nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací) stanovených hygienických limitů, bude příslušný roční plán upraven tak, aby k překračování limitů nemohlo dojít</p>																											
4. Již nyní je v některých obcích nadlimitní hluková zátěž. Nedošlo k započtení veškeré zátěže v území tak, jak jsem požadoval ve svých dřívějších vyjádřeních,	<p>Není jasné, překračování jakých limitů má autor vyjádření na mysli. V území platí následující hlukové limity:</p> <p><u>Základní limity pro venkovní hluk (např. u obytných domů) jsou následující:</u></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><tr><td>pro starou hlukovou zátěž u železničních drah</td><td>70 dB</td><td>65 dB</td></tr></table> <p>Z uvedeného je zřejmé, že k hlukový limit pro letecký hluk je stejný jako pro nové hlavní silnice, ale nižší než pro železnice a silnice s korekcí pro starou zátěž. Často se např. uvádí, že vlivy hluku z D8 překračují hlukové limity, jsou zde měřeny např. hladiny hluku kolem 60 dB a předpokládá se, že je překročen limit pro nové silnice. Ovšem pro hluk z D8 je zohledněna korekce na starou zátěž, takže limit je v podstatě bezpečně splněn.</p> <p>V případě leteckého hluku je to poněkud jinak. Hluk způsobený letadly využívajícími letiště v Vodochochách bude muset plnit stejné limity, jako kdekoli jinde v ČR, resp. zde žádná korekce na starou zátěž nepřipadá v úvahu.</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 Vodochochách 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</p>	venkovní hluk	den (6:00-22:00)	noc (22:00-6:00)	základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy	50 dB	40 dB	pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB	pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB	pro letecký hluk	60 dB	50 dB	pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB	pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB	pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)	70 dB	60 dB	pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB
venkovní hluk	den (6:00-22:00)	noc (22:00-6:00)																										
základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy	50 dB	40 dB																										
pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB																										
pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB																										
pro letecký hluk	60 dB	50 dB																										
pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB																										
pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB																										
pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)	70 dB	60 dB																										
pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB																										

	<p>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 ochraně životního 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>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se předchází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letišť Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letišť Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p>
<p>5. Zásadně nesouhlasím s omezením mého vlastnického, užívacího a jiných práv zřízením hlukových (hygienických) pásem, které by měly zahrnovat mé nemovitosti. Dále nesouhlasím s jakýmkoli zhoršením životního prostředí tímto záměrem a to ani podlimitním, které by se dotýkalo mých majetků, mé obce a jejího okolí. K tomuto zhoršení nevede žádný veřejný zájem a ani obhajitelný důvod. Tímto zhoršením by byly právě veřejné zájmy současných obyvatel území dotčeny a byla by tak porušena jejich práva. Dále nesouhlasím, a to jak v tomto řízení, tak i v případných dalších řízeních, s jakýmkoli omezením vlastnických, užívacích a dalších práv k mým majetkům (především zřizováním ochranných pásem, a stanovováním nových limitů využitelnosti území a mých majetků).</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“): "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 chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na realizaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
<p>6. V celém průběhu EIA nebyly zpracovávány důvodné připomínky ze strany občanů na doplnění dokumentace, nebylo vzato v potaz, že počet obyvatel v obcích je vyšší a bude se dále zvyšovat, neboť v území jsou vydána pravomocná územní rozhodnutí nebo</p>	<p>Počty obyvatel byly získány ze sdělení starostů jednotlivých obcí.</p> <p>Navíc byl řešen stav se 100% naplněním rozvojových ploch dle ÚP, který velmi silně překračuje aktuální skutečnost i budoucí pravděpodobnost. Na druhé straně</p>

<p>stavební povolení. Žádám o vydání zamítavého, stanoviska na základě toho, že nebyly vypořádány VEŠKERÉ připomínky a požaduji, aby tyto připomínky nebyly odmítány s odkazem, že budou řešeny v dalších správních řízeních. Naopak požaduji, aby se s nimi ministerstvo vypořádalo v rámci posuzování EIA, neboť mohou mít další nepříznivý dopad na životy současných a budoucích obyvatel.</p>	<p>vzhledem k nezbytnému a řadou podmínek bezpečnému plnění hlukových limitů, nejsou počty obyvatel podstatné.</p>
<p>Závěr: Žádám ministerstvo o vydání zamítavého stanoviska, neboť záměr porušuje a dotýká se oprávněných zájmů obcí a občanů, kteří v území žijí, bydlí a vychovávají své děti. Nevím, jak by měl být nesouhlas s tímto záměrem ještě větší, aby ministerstvo naznalo, že si jej kromě investora, který ani v území nechce setrvat, nikdo ze zde přítomných nepřeje. Všech současných obyvatel se zatížení tímto záměrem dotýká pouze negativně a zhoršuje současný stav tohoto území a to několikanásobně ve všech škodlivých parametrech.</p>	<p>Podle zák. č. 100/2001 Sb. se posuzují vlivy záměru na životní prostředí a stanoví se podmínky k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů. Záměr se v tomto procesu ani nepovoluje ani nezamítá.</p> <p>Za předpokladu plnění podmínek stanoviska nemůže docházet k překračování ekologických limitů a díky tomu nebude dotčena ekologická únosnost území.</p> <p>Podmínkami stanoviska je zajištěno, že znečišťování životního prostředí nepřesáhne přípustné meze.</p>

Bubeníček Tomáš

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 při veřejném projednávání dne 23.07.2013 k posudku dávám následující nesouhlasné vyjádření:</p> <p>Rizika spojená s ohrožením výzkumného jaderného zařízení v lokalitě ÚJV Řež: Předložená technická zpráva o hodnocení ohrožení výzkumného jaderného zařízení (JZ) v lokalitě ÚJV Řež pádem letadla je zpracována nedostatečně. V dokumentaci jsou pro výpočty pravděpodobnosti pádu letadla použity nerelevantní, nedostatečné a mnohdy zavádějící vstupní údaje. Zvláště použité vstupní statistiky nehod letadel by mohly být důvodně považovány za účelově zmanipulované, zpráva totiž vychází především z údajů vztažených k letecké dopravě na území severní Ameriky, navíc mnohdy z údajů pouze od 1 výrobce letadel. Nezohledňuje tak evropská specifika spojená s leteckou dopravou, jako např. hustota osídlení, intenzita letecké dopravy, používaný „letecký park“ apod.</p> <p>V předchozí studii se navíc využila zpráva rizika spojeného s pádem letounu do objektu ÚJV Řež, ovšem jednomotorového jedno až dvoumístného letounu typu cca Zlín apod.</p> <p>Navíc zpráva chybně zohledňuje v lokalitě Řež pouze 1 jaderné zařízení, a to reaktor LVR15, vůbec se například nezabývá riziky spojenými s reaktorem LR 0, místní úložiště jaderného odpadu neopodstatněně výslovně vylučuje z případné zásahové</p>	<p>Vzhledem k tomu, že se jedná o jaderné zařízení, byla analýza provedena podle předpisů vydaných Mezinárodní agenturou pro atomovou energii ve Vídni. Základním předpisem, který obsahuje metodiku hodnocení ohrožení jaderných zařízení pádem letadla, je dokument řady Safety Guide, NS-G-3.1 – External Human Induced Events in Site Evaluation for Nuclear Power Plants. V návaznosti na tento základní předpis je možno použít další agenturní doporučení nižší úrovně</p> <p>V areálu mají sídlo dvě organizace působící v oblasti jaderného výzkumu a služeb. Jednak Ústav jaderné fyziky AV ČR, dále Ústav jaderného výzkumu Řež. Z objektů, které vyžadují speciální ochranu proti působení vnějších vlivů to jsou objekt 211/8 – Sklad VAO a objekt 211/1 – budova reaktoru LVR 15.</p> <p>Pokud jde o hodnotící kritéria, je použita vyhláška Státního úřadu pro jadernou bezpečnost č. 215/1997 Sb. o kritériích na umístění jaderných zařízení a velmi významných zdrojů ionizujícího záření. Pádů letadel se týká podmiňující kritérium uvedené v ustanovení § 5, bod „q“ kde je uvedena mezní pravděpodobnost pádu.</p> <p>Podkladem pro vyhodnocení rizika pádu letadla na objekty jaderných zařízení, byly nehody na území ČR, které jsou relevantní z hlediska pravděpodobnostní analýzy.</p> <p>Dále byla použita nejhomogennější databáze nehod, zahrnující velké území s jednotnými pravidly pro letecký provoz i metody vyšetřování, vede americká NTSB (National Transportation Safety Board). Letecké podmínky a předpisy jsou obdobné těm, které jsou v používány na území Evropy, evropské databáze jsou ale rozříštěné na malé národní databáze a při dnešním malém nebezpečí letecké</p>

<p>plochy apod. O uložení aktivního jaderného paliva se zpráva také nezmiňuje. O nízké kvalitě zpracování předložené technické zprávy vypovídá např. i to, že výpočet rizika bez komentáře zanedbává některé prvky skutečného aktuálního leteckého provozu nad lokalitou Řež, např. není zohledněna trasa záchranářských vrtulníků, nebo průběžně realizované zkušební lety a komerční předvádění akrobacie cvičných letounů z produkce Aero Vodochody, využívající LKVO ve stávajícím stavu a uvažovaným i do budoucna.</p> <p>Vzhledem k tomu, že zpracovatelem zprávy je sám provozovatel dotčeného JZ, tedy ÚJV Řež, a.s., nemůže být zpráva považována za nezávislý posudek. Z tohoto pohledu se mi předložená technická zpráva jeví jako zavádějící a jako seriózní odhad rizik nepoužitelná.</p> <p>Předkladatel se v dokumentaci dále vůbec nezabývá potřebnými analýzami a modelací následných dopadů na obyvatelstvo a životního prostředí (např. úniku radioaktivních látek do řeky Vltavy apod.) po případně vyvolané havárii JZ. A to ať už v důsledku pádu letadla na JZ přímo, nebo případné tlakové vlny způsobené výbuchy zásobníků s kapalným plynem po pádu letadla do areálu chemických závodů v Kralupech nad Vltavou. Žádné nutné analýzy vzájemného ovlivnění vzniklých rizik nebyly předkladatelem doloženy.</p> <p>- Dokumentace neuvažuje možnost rizika spojeného s případným zneužitím letadla teroristy, pro něž by blízké chemické provozy mohly být lákavým terčem s extrémními a efektními fatálními následky popř. i v návaznosti na potenciál jaderné havárie v ÚJV Řež.</p> <p>Požadujeme - vypracovat rizikové analýzy zahrnující synergické vlivy provozů LKVO a ÚJV Řež, ale i Spolany Neratovice a kralupských chemických provozů včetně modelace t.zv. crashtestů při pádu dopravního letadla, tak, jak to je běžné u jaderných elektráren. Je potřeba mít na mysli, že i nedávná tragédie JE Fukušima vznikla z procesních pochybení, neboť zjištění pravděpodobnosti vzniku tsunami (v případě LKVO havárie letadla v důsledku leteckého provozu) byla několik řádů nižší než např. příčiny pochybení lidského faktoru nebo poruchy technologie JE.</p> <p>Závěr Jsem přesvědčen, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhují proto, aby MŽP v souladu s ust § 10 odst 1 zákona EIA vydalo</p>	<p>nehody tyto dílčí databáze neposkytují statisticky relevantní údaje. Zpráva charakterizuje chráněné objekty v areálu a konstatuje, že řeší reaktor LVR15 a to z toho důvodu, že tento objekt má největší zásahovou plochu. Jako charakteristické letadlo uvažuje Boeing 737 - 800</p> <p>Hodnocení ohrožení výzkumného jaderného zařízení v lokalitě ÚJV Řež pádem letadla bylo provedeno podle metodiky Mezinárodní agentury pro atomovou energii (IAEA), která je uvedena v předpise řady Safety Guide NS-G-3.1. Bylo provedeno podrobné zhodnocení letového provozu v okolí lokality Řež, podrobný rozbor leteckých nehod, stanoven podíl nehodovosti pro různé fáze letu a proveden výpočet pravděpodobnosti pádu letadla. Výpočet byl proveden pro výhledový stav provozu letiště Vodochody. K tomuto datu byla analyzována předpokládaná organizace letového provozu v dané oblasti, provedeny odhady počtu pohybů na jednotlivých letištích a do analýz byl zahrnut i provoz na plánované paralelní dráze RWY 06R-24L letiště Ruzyně.</p> <p>Výpočet byl proveden konzervativně pro objekt s největší efektivní zásahovou plochou v lokalitě ÚJV Řež, kterým je budova experimentálního reaktoru LVR 15. Výsledná hodnota pravděpodobnosti pádu letadla je $8,04 \times 10^{-8}$ za rok. Tato hodnota pravděpodobnosti je nižší než podmiňující kritérium ve smyslu vyhlášky Státního úřadu pro jadernou bezpečnost č. 215/1997 Sb., o kritériích na umístování jaderných zařízení a velmi významných zdrojů ionizujícího záření, kterým je „možnost pádu letadla s účinky převyšujícími odolnost stavby se zařízením nebo pracovištěm, s pravděpodobností větší než 10^{-7}/rok.</p> <p>Nehodovost v kategorii dopravního letectví dlouhodobě klesá v důsledku technického vývoje a uváděním nových generací letadel do provozu. V podmínkách Evropy se zvyšuje kvalita služeb řízení letového provozu, další zvyšování bezpečnosti letů lze očekávat v souvislosti se zaváděním nových přesnějších metod letecké navigace.</p> <p>Ke kritériu vyhlášky Státního úřadu pro jadernou bezpečnost č. 215/1997 Sb., o kritériích na umístování jaderných zařízení a velmi významných zdrojů ionizujícího záření, je možno dále poznamenat, že jde o kritérium velmi přísné. Podle obvyklé mezinárodní praxe uvedené v dokumentu IAEA-TECDOC-1341, lze použít odstupňovaná kritéria na základě kategorizace jaderných zařízení. Vyhláskové kritérium tak odpovídá jaderným zařízením s reaktory o výkonu větším než 1000 MW(t), pravděpodobnost lze o řád zvýšit pro výkon 100 – 1000 MW(t), zvýšení o další řád je možné pro výzkumné reaktory s výkonem větším než 1 MW(t). V lokalitě ÚJV Řež jsou umístěna výhradně výzkumná zařízení s reaktory velmi malého výkonu. Výsledky hodnocení lze z tohoto hlediska považovat za vysoce konzervativní. Z výsledků vyplývá, že předložený záměr letiště Vodochody plně vyhovuje z hlediska kritérií pro potenciální ohrožení</p>
--	--

<p>nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	<p>výzkumného jaderného zařízení v lokalitě ÚJV Řež pádem letadla a není nutno přijímat žádná omezující opatření.</p> <p>Studie, uvedená v Příloze č.30 dokumentace byla předložena k vyjádření SÚJB. SÚJB konstatoval, že předložený dokument „Hodnocení ohrožení výzkumného jaderného zařízení v lokalitě ÚJV Řež pádem letadla“ je po odborné stránce, tj. z hlediska toho, zpracovává hodnocení rizika pádu letadla na areál ÚJV Řež, a.s., zpracován v souladu s příslušnými požadavky zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon) a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a jeho prováděcích předpisů (zejm. vyhl. Státního úřadu pro jadernou bezpečnost č. 215/1997 Sb., o kritériích na umísťování jaderných zařízení a velmi významných zdrojů ionizujícího záření).</p> <p>Z uvedených důvodů lze považovat vyhodnocení Rizika spojeného s ohrožením výzkumného jaderného zařízení v lokalitě ÚJV Řež za dostatečné pro proces EIA.</p> <p>Dokumentace teroristický útok zvažuje a konstatuje, že teroristický útok není problémem letiště Vodochody, ale letecké dopravy obecně.</p>
---	--

Severa Michal

Připomínka	Vypořádání
<p>Zásadně nesouhlasím se záměrem výstavby Letiště Vodochody. Jako majitel soukromé školky v Měšicích musím konstatovat, že vypracovaná studie hlukové zátěže na obyvatelstvo a i vyjádření zpracovatele na tuto problematiku na veřejném slyšení je mylné a zavádějící. Hluk na děti v předškolním věku zásadně působí a přelety letadel nad školkou budou natolik zatěžující, že pro děti bude toto zařízení vysloveně nebezpečné.</p> <p>Požaduji důsledné přehodnocení a přeměření hlukových limitů a zvážení vlivu hluku na děti!</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Vlivu na děti byla v tomto posudku věnována velká pozornost. 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 ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně veřejného</p>

	<p>zdraví“), a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb. a vyhlášky Ministerstva zdravotnictví č. 353/2004 Sb., kterou se stanoví bližší podmínky osvědčení o odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, postup při jejich ověřování a postup při udělování a odnímání osvědčení, a v tomto procesu EIA je jeho součástí, ale probíhá za účasti autorizovaných osob pro posuzování vlivů na zdraví a zdravotních rizik. Vlivy na životní prostředí jsou pak řešeny autorizovanými osobami pro posuzování vlivů na životní prostředí.</p> <p>A zpracovatel posudku EIA, který je autorizovanou osobou pro posuzování vlivů na životní prostředí veclku nemá žádné kompetence do procesu posuzování vlivů na zdraví významněji zasahovat.</p> <p>K vlivu na Mateřskou školu v Měšicích lze konstatovat, že dle zpracované akustické studie se zde předpokládají hladiny hluku z leteckého provozu pod 50 dB, což je:</p> <ul style="list-style-type: none"> - o více než 10 dB méně než představuje hlukový limit, - podstatně nižší hodnota, než hodnoty, při kterých mohou nastat jevy popisované ve znaleckém posudku. <p>K problematice zvláštní ochrany dětí v mateřských školách, je možno konstatovat, že hlukové limity přímo vyjmenovávají v definici chráněného prostoru předškolní zařízení, takže již tím je tento požadavek plně respektován.</p>
--	--

Mácha Miroslav

Připomínka	Vypořádání
Jak se vypořádává s vlivem světelného znečištění EIA a MŽP a jeho vlivem na noční hmyz? Jak známo část nočního hmyzu je významným opilovačem.	Světelné znečištění nemá žádný ekologický limit. Minimalizace světelného znečištění je řešena na základě nejnovějších poznatků, jsou k ní stanoveny dostatečné podmínky stanoviště EIA, které jsou v souladu s požadavky České astronomické společnosti.

Fezakeš Peter, Ing.

Připomínka	Vypořádání
Jsem majitelem rodinného domu na pozemku v ulici Hovorčovická 687, 250 65, Bášť okres Praha - východ, kde trvale bydlíme se svou manželkou a synem.	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

<p>1. Letiště dle posuzovaného záměru není ve veřejném zájmu ani v územním plánu. Sloužilo by pouze k poškozování životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku obyvatel regionu. Zničení prostoru pro rezidenční bydlení na severu Prahy. Při vrácení dokumentace bylo uloženo ji dopracovat a zejména dokladovat splnění 39 požadavků MŽP, jakož i dalších připomínek které nikdy nebyly splněny. Předložená dokumentace EIA se nevypořádala s žádným požadavkem. Trvám na tom, že celá dokumentace neobsahuje vůbec žádné konkrétní údaje a hodnoty, ze kterých vychází při výpočtech zejména hlukových zátěží a dále záměrně bagatelizuje vliv na zdraví obyvatel. Minimalizuje dopady nového hluku, který schovává za nepravdivá čísla o počtech letů při dnešním provozu LV. Tvrzení, že noční provoz letiště nebude realizován, ale letiště má právo realizovat až 4 pohyby za noc celkově 730 pohybů za rok je jasným potvrzením výše uvedeného, že není splněná prakticky ani jedna ze základních požadavků MŽP a dotčených obcí. Zpracovatel posudku zjevně odpovídá na něco jiného, než bylo obsahem naší přípořníky. Konstatuji, že se s ní tedy nevypořádal a že náš oprávněný požadavek na transparentní zveřejnění dat, ze kterých vychází výpočty studií, odmítá.</p> <p>Navíc podmínkou MŽP bylo odsouhlasení dokumentu zvaného Veřejný příslib LV, který nebyl žádnou dotčenou obcí nikdy akceptován. Vyhotovitel posudku však tento „Veřejný příslib“ bral automaticky jako odsouhlasený. Navíc navrhovatel nepředložil dohodu a souhlas dotčených obcí s realizací záměru.</p> <p>S takovým postupem nemohu souhlasit.</p> <p>Způsob vypořádání autora posudku s velkým množstvím připomínek, který připomíná slohové cvičení s předem ze strany investora jasně zadaným výsledkem jež se snaží autor posudku obhájit, je nepřijatelný. Vzhledem k tomu, že řadu podstatných připomínek ignoroval, či je označil za irelevantní a naopak se dopustil bezprecedentního doplňování Dokumentace, porušil podle mého názoru ustanovení zákona a proto by takový Posudek měl být ze starny MŽP odmítnut, což tímto navrhuji.</p>	<p>zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu" má být záměr realizován.</p> <p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Máslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřizín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolíněk částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolíněk do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolíněk částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí (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 - ustanovení § 90: "Posuzování záměru žadatele V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu s vydanou územně plánovací dokumentací," Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součást - testování souladu s územním plánem</p>
---	--

	<p>podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry. Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p> <p>Požadavky MŽP na doplnění dokumentace byly splněny, jinak by dokumentace musela být vrácena k dopracování. Plnění těchto požadavků je dále zajištěno příslušnými omezujícími podmínkami stanoviska.</p> <p>Konkrétní údaje a hodnoty, ze kterých se vychází při výpočtech hlukových zátěží jsou uvedeny v příslušných akustických studiích.</p> <p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se předchází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letišť Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letišť Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>Podmínkou stanoviska EIA je uloženo striktní omezení pro začátek noční doby (22 - 24 hod) pouze na zpožděné přílety a to max. 4 pohyby za jeden kalendářní den a max. 730 pohybů za jeden kalendářní rok. Tyto pohyby jsou také zohledněny v akustické studii leteckého provozu a to pro nejnepříznivější možný stav. Ve zbytku noci (24 - 06 hod) bude letiště pro vzlety a přistání uzavřeno. Jakákoli snaha o překročení počtu pohybů by musela projít novým posouzením EIA. Řada evropských letišť má nějakou formou omezeny noční pohyby letadel.</p> <p>Řada vyjádření požadovala učinit Veřejný příslib závazným, a proto byl zařazen mezi kompenzační podmínky návrhu stanoviska. Tato podmínka byla dále upřesněna a ve stanovisku je uvedena v následující podobě:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Provozovatel letiště bude aktivně spolupracovat při zřízení Sdružení obcí dotčených provozem letiště Vodochody; nabídka kompenzačních opatření bude
--	---

	<p>vycházej z Veřejného příslibu letiště Vodochody ze dne 11. 8. 2011; aktualizace kompenzačních opatření za zvýšení vlivů na ŽP bude směřována do posílení plateb za jednoho cestujícího, resp. za jeden pohyb letadla v povoleném režimu; kompenzace za porušení podmínek („nákup výjimek“) budou vyloučeny; nepočítat s tím, že výjimky z podmínek stanoviska jsou možné</p>
<p>2. Nesouhlas s plánovaným vyhlášením OHP, které mne a mou rodinu má omezovat v nerušeném užívání a disponování s rodinným domem a pozemkem, ve kterém mám trvalé bydliště. Vyhlášením OHP se stane má nemovitost prakticky neprodejnou jelikož se nachází v přímo v plánovaném přistávacím koridoru RWY 28. Nesouhlasím s tvrzením posuzovatele dokumentace, že hodnocení tohoto bodu nespadá do jeho kompetence ani do kompetence MŽP.</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 chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
<p>3. Nesouhlasím s navrhovaným přistávacím koridorem RWY 28 a jeho rozšířením a dobudováním o dalších 300 metrů východním směrem, které sníží výšku přeletu letadel nad naší obcí Báň. Posuzovatel tento fakt úmyslně zatajuje, nevěnuje se mu, dokonce ve svém posudku tento stav přirovnává k snižování hlukové zátěže. Dokumentace neobsahuje výšku přeletů nad obydlenými obcemi s ohledem na výše uvedený plán dostavby dráhy. Tím pádem je chybně zpracovaná celá hluková studie. Není uveden důvod proč si posuzovatel dokumentace nevyžádal vypracování i jiné varianty přistávacích a odletových trajektorií, nebo použití moderních technologií umožňující jiné řešení pro přistávající letadla, které méně zatěžují obyvatele dotčeného území. Posuzovatel si dále nevyžádal garanci zachování současného bodu dotyku přistávajícího letadla s dráhou při přiletu z RWY 28.</p>	<p>Stanovisko obsahuje zachování stávajícího bodu dotyku při přiletu na RWY 28. Podmínkou je stanoveno způsoby provedení vzletu a odletu upravovat podle moderních poznatků o protihlukových postupech. Je zohledněno CDA přiblížení.</p>
<p>4) Výkresová dokumentace pro MÚK na D8 Výkresová dokumentace neobsahuje přehlednou situaci, Komunikační objekty, Charakteristické příčné řezy, Podélný profil radiály, Podélné profily připojovacích pruhů. Výkresová dokumentace obsahuje ve složce „P_4_Situace stavby - P 4. 3. Napojení na D8“ jen Koordinační situaci M 1:1000. MÚK na D8 tedy není v rámci dokumentace řešena, pro tvrzení o opaku nemá autor posudku žádné podklady. Je evidentní, že MÚK nemůže být na základě EIA LV realizováno. Letiště Vodochody nevlastní všechny potřebné pozemky pro realizaci napojení na D8. A veřejně přiznává,</p>	<p>Uváděné výkresy budou náplní následujících technických projektů (DÚR, DSP, DPS apod.), pro proces EIA nejsou potřeba.</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 správné 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</p>

<p>že se je pokusí vyvlastnit.</p> <p>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. V dokumentaci není specifikováno využití dnes již existujících hangárů určených 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>Dále v dokumentaci není řešeno zda je investiční záměr „napojení na D8“ samostatný celek vyhovující dle platné hygienické legislativy ČR. Navržený sjezd dále nesplňuje nejmenší povolené vzájemné vzdálenosti křižovatek dle normy ČSN 73 6101 o Projektování silnic a dálnic. Křížení na D8 by mělo být předmětem samostatného procesu EIA.</p> <p>Jsme přesvědčeni, 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>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>5. Nejsou řešeny kumulativní a synergické vlivy LKPR a LKVO v posudku postrádám samotné vyjádření (souhlas) Letiště Ruzyně k jakémukoliv bodu, spolupráci s LV, atd.</p> <p>Dokumentace dále neřeší existenci 4 mateřských školek a jeslíček v obci Bášť. Mateřské centrum Kindergarten pro 80 dětí se nachází v ulici Měšická 822 přímo pod přistávacím koridorem RWY 28.</p> <p>Zde bude docházet k trvalému obtěžování dětí nadměrným hlukem a imisemi. Nesouhlasím s tvrzením posuzovatele, že budou dodržovány platné hlukové limity. Vinou současně platného Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. nelze prakticky překročení (dosud platných) hygienických limitů prokázat, natož se proti nim účinně bránit soudní cestou. Navíc navrhované mechanismy kontroly hlukových zátěží jsou bezcenné. Není vůbec jasné, jak a v jakých intervalech či obdobích by slibovaný monitoring byl prováděn. Přitom by byl prováděn na zakázku, tedy za peníze soukromného vlastníka majitele letiště, takže výsledky a vyhodnocení měření by s pravděpodobností hraničící s jistotou nadměrné zátěže neprokázaly.</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>Vyjádření nebo souhlas letiště Ruzyně není k porovedení procesu EIA potřeba.</p> <p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Velká pozornost je věnována vlivu hluku dětí. K tomu je také doporučeno kompenzační opatření, které je respektováno podmínkou stanoviska. 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>Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a</p>

	<p>vibrací, nijak nemění ani hlukové limity, ani jejich prokazování.</p> <p>Monitoring bude prováděn trvale dle následujících zásad:</p> <ul style="list-style-type: none"> - provoz systému monitoringu hluku bude garantován nezávislou příslušně akreditovanou laboratoří, kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví - systém monitoringu hluku bude sloužit k ověření správnosti výpočtového modelu hlukového zatížení území z budoucího provozu letiště a jeho porovnání s reálně naměřenými hodnotami a pro případná opatření na eliminaci hlukového zatížení území - systém monitoringu hluku bude mít zajištěn výstup ke zveřejnění výsledků, kontroly a postupů - systém monitoringu hluku bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži v okolí letiště, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o účinnosti protihlukových opatření - systém monitoringu hluku bude využíván k důsledné kontrole dodržování zákonných ustanovení na poli ochrany zdraví obyvatel před hlukem - bude zajištěna nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku a výsledků měření (ÚCL, KHS) - systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů pro chráněné venkovní prostory a pro chráněné venkovní prostory staveb, budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržování hlukových limitů; tato opatření budou projednána s ÚCL a KHS; provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření kterými musí být zajištěno bezpečné plnění hygienických limitů; zvláštní pozornost bude věnována případu podstatné změny složení leteckého parku - 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>6. Posudek EUROCONTROL byl přeložen neautorizovaným překladatelem. V samotném posudku není zodpovězen důvod pro rozšíření letiště Vodochody. Není možné, aby v zájmu dosahování zisku soukromé společnosti se zvýšila hluková a imisní zátěž již tak postiženého území na úroveň poškozující lidské zdraví. Silně budou hlukem obtěžovány více než 10.000 obyvatel, nesouhlasím s tvrzením posuzovatele dokumentace že bude postiženo jen pár set obyvatel v bezprostřední blízkosti letiště. Prakticky všichni obyvatelé Báště budou trpět nadlimitní hlukovou a imisní zátěží.</p>	<p>Překlad závěrů a doporučení Eurocontrolu byl autorizován a předán MŽP. Podmínkami stanoviska je zajištěno, aby k nadlimitní hlukové zátěži nedocházelo. V oblasti imisí dle zák. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, také ne.</p>

<p>Posudek EUROCONTROL sám rozporuje nutnost vytvoření nového letiště v regionu s ohledem na vytvoření nové hlukové zátěže.</p>	
<p>7. V dokumentaci nejsou zhodnocena ochranná pásma vodních zdrojů a existence ropovodu Družba. Není popsán výskyt starých ekologických zátěží a vlivu nového předpokládaného projektu na ně.</p>	<p>K tomuto vlivu je stanovena následující podmínka stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pro možnost vsakování srážkových vod doložit podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; možnost vsakování posoudit s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, pojezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť předčistit na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou.
<p>8. V předložené dokumentaci není dokladováno, že provozovatel letiště použil všech nejmodernějších dostupných technických, organizačních, provozních, ekonomických a dalších opatření ke splnění stávajících hlukových limitů. Nebyla použita metoda DALY, která je schopna zhodnotit celkový vliv na veřejné zdraví a vyjádřit jej prostřednictvím počtu ztracených let zdravého života. Žádám o její dopracování. Není jasné proč ji posuzovatel dokumentace nepožadoval.</p> <p>Tímto vyjadřuji nesouhlas s plánovaným záměrem "Letiště Vodochody", které mne dle mého soudu omezuje na mých právech, zdraví, snižuje hodnotu mého majetku a jeho užívání. Pokud dojde ke schválení záměru, budu se bránit soudní cestou, jak u soudu v ČR tak u evropského soudu pro lidská práva ve Strassburgu.</p> <p>S ohledem na výše uvedené navrhuji celý záměr následně zamítnout.</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 Světová zdravotnická organizace (dále jen „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 vlivů na zdraví přesto v tomto ukazateli dodatečně provedl vyhodnocení vlivů leteckého hluku s použitím koeficientů závažnosti dle publikace WHO Burden of disease from environmental noise, 2011 a s výsledkem seznámil účastníky veřejného projednání.</p> <p>Výsledná hodnota je 82,1 DALY, na které se přímé zdravotními vlivy podílejí hodnotou 16,6 DALY a nepřímé vlivy v oblasti psychologické a sociální hodnotou</p>

	65,5 DALY (týká se všech posuzovaných obyvatel, v případě úvah o vlivu je nutno vydělit počtem posuzovaných obyvatel).
--	--

Koza Richard, Ing., CSc.

Připomínka	Vypořádání
<p>Věc: Dotaz na Veřejném projednávání studie EIA-letišť Vodochody.</p> <p>U obce Úžice je v nočních hodinách překročen limit z dopravního hluku na D8 a nájezdu/sjezdu na exitu 9. Kumulovaný hluk, stacionární a dopravní, přesahuje i v denní době 60 dB. Situace se dále zhorší provozem letiště Vodochody, starty a přezkušováním leteckých motorů před starty, přelety nad obcí Úžice, a zvýšením dopravního provozu na/z letiště. Od těchto skutečností se distancuje investor i MŽP, přesto, že hlukové limity u obce Úžice jsou vyčerpány a řešení nenavrhuje. Odpovědnost za porušování ústavy, je u obou zúčastněných. Kdo těm postiženým, který v tak složitých životních podmínkách nebudou chtít žít, vykoupi jejich nemovitosti? MŽP, nebo Penta.</p>	<p>Dopravní hluk působený z D8 má limit s korekcí pro starou zátěž, tj. 70 dB pro den. Z hlediska legislativních limitů dochází k jejich plnění.</p> <p>Hluk z leteckého provozu má pak limit 60 dB pro den.</p> <p>Dle zpracovaných Akustických studií v souvislosti s realizací a provozem k překročení těchto limitů nedojde.</p>

Havlíčková Petra, MUDr., Terreros Barbora, Mgr.

Připomínka	Vypořádání
<p>Nechceme mezinárodní letiště ve Vodochodech!</p> <p>Nejedná se o žádný veřejný zájem, ale o v lepším případě výdělečnou činnost několika kmotrů.</p> <p>Chápeme, že žít vedle velkého města, středoevropského dopravního uzlu nelze bez jistých omezení. Proti letišti v Ruzyni nic nenamítáme, to je skutečně veřejným zájmem, přestože jsou přistávající letadla slyšet, obzvlášť nyní ta zaoceánská.</p> <p>Nedovedeme si ale představit, že by se zmíněný hluk ještě navýšil, a to výrazně, protože letadla by létala velmi nízkou a mnohonásobil by se počet. Navíc charterové lety mají v sezóně běžně posuny v časech příletu a odletu, pochybuji, že by se nakonec v praxi zachoval noční klid.</p> <p>Neničte prosím životní podmínky tisíců lidí jen proto, že si pár kmotrů chce vydělat nebo vyprat peníze.</p> <p>Pan Rath je tam, kde je, tak už nemůže letiště „povolit“, pojďme se vzepřít kvůli kmotrům.</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>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>Podmínkou stanoviska EIA je uloženo striktní omezení pro začátek noční doby (22 - 24 hod) pouze na zpožděné přílety a to max. 4 pohyby za jeden kalendářní den a max. 730 pohybů za jeden kalendářní rok. Tyto pohyby jsou také zohledněny v akustické studii leteckého provozu a to pro nejnepríznivější možný stav. Ve zbytku noci (24 - 06 hod) bude letiště pro vzlety a přistání uzavřeno. Jakákoli snaha o</p>

	překročení počtu pohybů by musela projít novým posouzením EIA. Řada evropských letišť má nějakou formou omezeny noční pohyby letadel.
--	---

Novotný

Připomínka	Vypořádání
Rád bych se zeptal na osobu zastupující předkladatele pana Kačura. Jedná se o bývalého ředitele letiště Ruzyně, odvolaného za neoprávněné čerpání rezerv státního podniku?? Toho člověka, co napomohl Pentě k zázračnému zisku ze spekulací s pozemky na letišti Ruzyně ve výši 4mld na úkor českého státu?? Pokud ano, je jasné, že tento člověk půjde klidně i přes mrtvoly.	Nejedná se o připomínku k vlivům na životní prostředí.

Momutová Jarmila, Mgr.

Připomínka	Vypořádání
Vypořádání připomínek, kdy jsme se vyjadřovali proti rozšíření ochranného pásma Let. Vod. Prakticky všechny připomínky byly vypořádány , „Jde o bezpečnost a zdraví pasažerů, ne o vaše majetky“. V EIA se uvádí, že se nemocnost v našem regionu zvýší v ϕ o 3 dny v roce, pracuji v Dolanech jako učitelka ZŠ a i zde bydlím, mám 3 děti, které navštěvují školu v Dolanech, či v Kralupech. Platím zde daně, jsem státní zaměstnanec. Jak stát ochrání mě a mou rodinu před těmito vlivy? Jak ochrání mé zdraví? (ta možnost zde je..)	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: 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 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. Jedná se o vliv stávajícího znečištění ovzduší v koncentraci 31 $\mu\text{g.m}^{-3}$ v ukazateli PM10 roční průměr. Předpokládaný příspěvek z provozu letiště Vodochody v cílovém stavu se v těchto ukazatelích pohybuje v řádu setin dne za rok, je tedy zanedbatelný. Pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku – PM10 je stávající pozadí uvažováno v koncentraci = 31 $\mu\text{g.m}^{-3}$ (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

	<p>pak vycházel výše uvedený dokument.</p> <p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se předchází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letišť Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letišť Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p>
--	---

Hálkov D.

Připomínka	Vypořádání
2) Proč zpracovatel posudku nepožaduje doplnit dokumentaci o kvantifikaci vlivu na hmotný majetek , když jen podle orientačního propočtu bude vliv na soukromý majetek (bytový fond) v okolních obcích a městech v řádu miliard korun? (S využitím údajů ČSÚ a metody Dokumentace o konzervativním přístupu provedený odhad (v příloze) vychází majetková újma cca 7 miliard Kč.) V případě vyhlášení OHP a následné možné demolice objektů (podle zákona) by škody byly ještě větší. str. 170 posudku	Za předpokladu plnění ekologických limitů se nepředpokládají přímé vlivy na hmotný majetek. Pro objektivitu je však nutné upozornit, že dle přílohy č. 21 k vyhlášce Ministerstva financí č. 3/2008 Sb., o provedení některých ustanovení zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku a o změně některých zákonů (oceňovací vyhláška), ve znění pozdějších předpisů, se v ochranném pásmu se aktuálně zohledňuje úprava základních cen pozemků do 5%.
3) Analýza rizik nezahrnuje specifickou polohu Dolan z hlediska dostupnosti záchranné techniky v případě letecké katastrofy na jejím katastru. Proč? Připomínám, že 30% leteckých havárií je spojeno se startem a stoupáním a Dolany leží v ose RWY 28/10, cca 2 200 m od prahu.	S ohledem na pravděpodobnost takové této vlivu situace proces EIA neřeší.
4) V posudku není řešena informační nedostatečnost Dokumentace. Rozporné údaje jsou například v části OS 02, kde je údaj o stávajícím povrchu jednou uváděn jako cementobetonový, jinde zase asfaltový. Posudek se nezabývá skutečností, že deklarované parametry RWY 28/10 u únosnosti neodpovídají uvažovanému budoucímu využití. Nosnost 27/R/B/X/T nemůže vyhovovat projektovanému provozu letadel	Dokumentace EIA přestavbu dráhy neuvádí.

kategorie C. Nikde v dokumentaci není uvedeno, zda CELÁ dráha bude od základů přestavěna, bez čehož nelze dosáhnout požadovaných parametrů. Nebo na tuto stavbu hodlá oznamovatel zahájit separátní řízení EIA? str. 34, 39	
5) Jak posuzuje MŽP stanoviska expertů, pokud si odporují? Využívá principu předběžné opatrnosti a přikloní se k tomu, které je z hlediska ochrany životního prostředí obezřetnější/citlivější?	K tomu neexistuje obecné pravidlo. Podle zák. č. 100/2001 je cílem procesu EIA minimalizace a eliminace vlivů na ŽP.

Dvořáková Monika, Ing.

Připomínka	Vypořádání
Při diskusi zaznělo, že při přistávání letadel na letišti Vodochody není nutno použít reverzní chod a proto žádám o zařazení letiště Vodochody mezi letiště, na kterých je zakázáno reverzní chod při brždění používat. (viz. záznam z jednání dne 23. 7. 2013 cca 18 ³⁰ – 20 ⁰⁰ hod.)	Podmínkou stanoviska je uloženo: - brzdění reverzací tahu minimalizovat pouze na stavy nouze, v noční době nepoužívat vůbec s výjimkou případů, kdy je to nutné z bezpečnostních důvodů

Kuryl Karel

Připomínka	Vypořádání
<p>K veřejnému projednání záměru Letiště Vodochody dne 23.7.2013 bych chtěl dodat moje zážitky po nastěhování do nových Zlončic v roce 2008, dá se říct - nejhorší za mé 45 leté praxe jako inspektora letadel u ČSA Praha.</p> <p>Od roku 1963 jsem byl u letadel IL-14 až po A-310 s nalétanými miliony km po celém světě s IL-62 a zálety všech typů letadel. Smál jsem se, že ve smlouvě o pojištění domu ve Zlončicích jsme pojištění i proti pádu letadla, ale už se nesměju.</p> <p>V létě r. 2008, v době kdy se opravovaly střechy některých zlončických domů, které měly spadané tašky po silném větru, naproti nám byli dva pokrývači na střeše a málem i spadli, když viděli co se na ně řítí.</p> <p>Já byl na zahradě, uslyšel jsem silný hluk motorů a uviděl letadlo C-130H Tunis Air Force (nazývané Herkules) jak se plíží nízko nad polem a jen jsem si říkal: utíkat nemá cenu a v duchu prosil, aby přeletěl vysoko napěťový stožár, který stojí v poli před naším domem. Přeletěl, ale podle mě tak asi 10 m. Kdyby to nevyšlo, tak si ani nedokážu</p>	<p>Popisovaná situace odporuje stanoveným podmínkám pro vzlety a přistání. Pokud se potvrdí nemožnost jejich dodržování, pak letiště není možné provozovat.</p> <p>K ochraně před ptáky jsou ve stanovisku uloženy podmínky pro ornitologickou ochranu letiště.</p>

<p>představit co všechno by se stalo, když nákladní letadlo s plnými nádržemi, které navíc mířilo na kulové nádrže u Kralup nad Vltavou, které jsou plné tekutého plynu.</p> <p>Podle mě letadlo muselo zmizet i z radaru letiště Vodochody(LKVO) a pilot aby nespádl na staré Zlončice přetížené letadlo rozbíhal přes pole před novými Zlončicemi. V těchto místech neměl vůbec být. Pilotů bez velkých zkušeností je dost a nejvíc u čartrových letů a o technice ani nemluví, co se všechno může přihodit.</p> <p>Dalším zážitek: v roce 2009 ve výšce, kterou má proudové letadlo nad novými Zlončicemi po startu, jsem viděl černý mrak, který se stácel na jih. Bylo to statisícové hejno vran. Nedovedu si představit, že se tomu letadlo vyhne.</p> <p>Mám ze všeho moc špatný pocit i když mě práce kolem letadel 45 let živila.</p>	
--	--

Mišurec Ivan

Připomínka	Vypořádání
<p>Dobrý den,</p> <p>rád bych vyjádřil co nejdůrazněji svůj nesouhlas se záměrem rozšíření letiště ve Vodochodech. Tato věc rozhodně není ve veřejném zájmu, má za cíl pouze přinést velký zisk majitelům a akcionářům firmy Penta a přitom by zapříčinila velké škody na životním prostředí a kvalitě života obyvatel v celém širokém okolí.</p> <p>Kromě ohrožení neustálým hlukem a zplodinami z letadel (čehož máme už teď až dost vzhledem k poloze pod ruzyňským koridorem) a dalším negativním dopadům by došlo k velkému poklesu ceny nemovitého majetku nás všech v okolí letiště, kteří jsme za své domy a pozemky dali své celoživotní úspory, případně si nabrali různé půjčky a hypotéky.</p> <p>Ještě jednou tedy proti tomuto záměru důrazně protestuji.</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>

Mašková Jana

Připomínka	Vypořádání
<p>Na základě studie, která byla zveřejněna, mám několik dotazů:</p> <p>1. Zda se záměrem postavit letiště přišel člověk, který zná zdejší poměry a je</p>	<p>Nejedná se o připomínku k vlivu na životní prostředí.</p>

obeznamen s životním stylem prostředí, v němž se letiště plánuje, jinými slovy řečeno, zda bylo či nebylo o vybudování letiště rozhodnuto pouze podle množství zelených ploch na mapě a podle dobré dostupnosti Prahy?	
2. Zda požadavky investora byly zpracovávány na základě zdravého rozumu a ne pouze na základě analýzy toho, kolik se musí ročně vydělat, aby se provoz letiště vyplatil?	Nejedná se o připomínku k vlivu na životní prostředí.
3. Zda někdo spočítal, pokud je "průměrný denní počet odbavených cestujících 9.600", kolik by v takovém případě připadalo plochy na jednoho cestujícího? Při pouhých aritmetických propočtech to znamená za předpokladu, že se bude odbavovat 24 hodin (což nebude), odbavení jednoho cestujícího za 10 vteřin. V uplynulých letech stoupl počet občanů ve městě Odolena Voda zhruba o tisíc obyvatel a už to je znát na zhuštění dopravy. Další navýšení je nemyslitelné, i když by doprava byla jakoby "mimo" město Odolena Voda. Nynější dálnice je také "mimo" město a přesto její provoz narušuje životní prostředí svým hlukem i splodinami.	Nejedná se o připomínku k vlivu na životní prostředí.
4. "Průměrný počet pohybů letů za den (celoroční průměr) 96" - pokud toto číslo vydělíme číslem 24, vyjde nám, že každých 15 minut bude startoval jedno letadlo, a to každý den a po celý den, tedy i v noci. Průměrný počet pohybů v charakteristickém letovém dni 141 - v tomto případě by startovalo letadlo každých 10 minut po celý den, tedy i v noci. V tomto případě stačí si všechno vyzkoušet. Pozvěte představitele investorů a při jednání nechte startovat po celý den každých 15 minut jedno letadlo. Pokud jim nebude stačil jeden den, tak je tady nechte třeba týden a opakujte to dnes a denně. A při tom si můžete vyměňovat názory týkající se vlivu letiště na životní prostředí a zdraví.	Uvedené hodnoty jsou zohledněny ve vlivech na ovzduší a vlivech hluku.
5. Ve dnech, kdy bude testováno 96 letů za 24 hodin objednejte ještě na každý den 572 automobilů a 6 autobusů, to znamená, že k nynějšímu provozu se ještě přidá každých 10 minut jedno auto, a to po celých 24 hodin včetně noci. A k tomu ještě na tentýž den přizvěte 9600 lidí.	Uvedené hodnoty jsou zohledněny ve vlivech na ovzduší a vlivech hluku.
6. Další dotaz se týká parkovacích ploch pro automobily a autobusy. Kde se pro ně vezmou parkovací plochy? Záměr použít okolní pole je nepřijatelný. Jednak z toho důvodu, že se nemůžeme v dnešní době, kdy hrozí nedostatek potravin, vzdávat půdy, která nás bude jednou opět živit, a druhý závažný důvod je ten, že voda, která se v současné době vsákne do této úrodné půdy, by v případě, že by se tato půda změnila na beton a asfalt, stekla po povrchu a natekla do říčního koryta, čímž by se zvýšilo nebezpečí povodní!!! Z toho důvodu také žádám nejen jako obyvatel města Odolena Voda, které je přímo ohroženo provozem letiště, ale také jako občan České republiky, o vypracování studie , ve které bude PRAVDIVĚ uvedeno, jaký vliv měla stavba průmyslových center v uplynulých 20ti letech na zvýšený počet povodní v České republice a jak by stavba letiště v tomto smyslu ovlivnila budoucí stav vodních toků s ohledem na možné zvýšení rizika povodní . Česká republika leží v srdci Evropy a tak, pokud tento problém nebude řešen, budou ohroženy i okolní státy .	Parkoviště záměru jsou uvažována v rámci stávajícího areálu.
7. Zemědělská půda byla vždy hlavním předpokladem pro život. I vy jistě patříte k těm,	Není v kompetenci procesu EIA.

kleří tuto zásadu ctí, a proto vás jako občan České republiky <u>žádám o vydání zákona o okamžitém ukončení prodeje zemědělské půdy a lesů</u> , a to v zájmu přežití generace naší i generací budoucích a v zájmu zachování přirozeného stavu věcí včetně přírodního koloběhu. Po vydání takového zákona pak budou veškeré diskuze na téma letiště Vodochody bezpředmětné.	
--	--

Říha Ladislav, Ing.

Připomínka	Vypořádání
<p>Nesouhlasné vyjádření:</p> <p>Ve studii „Problematika srážek s ptáky v letecké dopravě“, která je součástí studie EIA je použito <u>nedostatečné citování použitých zdrojů a pramenů</u>.</p> <p>Díky poměru použité literatury (cca 60 cizojazyčných zdrojů, 5 českých, 1 mailová komunikace a 1 rozhovor) a citací se dá říci, že práce se zdroji nedosahuje ani zdaleka úrovně, kterou by taková studie měla mít.</p> <p>Tato nízká kvalita, která znemožňuje brát výsledky studie vážně, není v posudku vůbec zohledněna. Naopak se posudek v mnoha případech o tuto studii opírá!</p> <p>Jsem přesvědčen, že z uvedených důvodů je nutné přepracování posudku!</p>	<p>Studie je dostatečná pro proces EIA. Počet zdrojů není rozhodující.</p>

Süssmilch Josef, Mgr., CSc.

Připomínka	Vypořádání
<p>EUROCONTROL str. 20 druhý odstavec (český překlad)</p> <p>Místní úřady vyjádřily obavy v souvislosti se svým názorem, že během procesu modelování nebyl dostatečně zvažován terén. V oblasti na východ od obce Dolany se nachází specifická topografická oblast (hluboké údolí / změna terénu), kde, jak se místní úřady domnívají, se bude hluk odrážet, což nebylo v akustické studii odpovídajícím způsobem změřeno. Potenciální problém týkající se rozptýlení hlukové energie kvůli <u>specifické topografii</u> byl v akustické studii zmíněn (anglická verze, str. 45).</p> <p><u>Moje poznámka k topografii:</u> Údolí Vltavy, ve kterém se nachází obec Dolany je zakřiveno přibližně ve tvaru amfiteatru, v jehož hledišti se nachází právě obec Dolany. Je tedy velmi pravděpodobné, že toto uspořádání bude při průletu letadla působit jako přírodní zesilovač.</p> <p>V příloze 14 akustické studie lze vidět mírný rozdíl mezi izofonou 60dB ve výsledcích podle CADNA-A a INM v této oblasti, je však nutné poznamenat, že metodika 2. ani 3. verze nebere v úvahu místní topografii. Aby bylo zaručeno, že se v této oblasti nevyskytne potenciální problém s hlukem, pokud návrh získá povolení, bylo by vhodné</p>	<p>Předpokládané rozmístění stacionárních stanic je následující:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jižní okrajová zástavba obce Panenské Břežany (měřicí kontrolní bod musí být situován s ohledem na hluk z D8) - Jižní okrajová zástavba (pravý břeh Vltavy) obce Zlončice - Západní okraj obce Bašť - další stanice pro monitorování hluku na východní straně letiště, která bude brát v úvahu rozdělení přepravy, když bude v provozu RWY10 - Jeden mobilní bod, který by byl nasazován do sporných prostorů, případně kde by docházelo ke stížnostem. Stanice jsou navrženy v místech s předpokládaným největším působením vlivů hluku. Monitoring bude vybaven mobilní stanicí, výpočtovým modulem a predikčním modulem. <p>Uváděný prostor lze dobře monitorovat pomocí mobilní stanice.</p> <p>Podmínkami stanoviska je stanoven monitoring hluku s následujícími parametry:</p>

<p>umístit v dotčené oblasti stanici pro monitorování hluku (NMT). To by umožnilo sledování místních podmínek, aby bylo zajištěno dodržení hlukových limitů.</p> <p>Komentář: Umístění stanice monitorování hluku samo osobě nezajistí dodržení hlukových limitů (zvláště pokud by bylo prováděno provozovatelem letiště).</p> <p>Aby bylo skutečně zajištěno dodržení hlukových limitů (pokud návrh získá povolení, je nutno aby:</p> <p>Byla zřízena monitorovací stanice přímo v obci Dolany.</p> <p>Monitorování bylo prováděno nezávislou organizací s možností kontroly místními orgány.</p> <p>Aby MŽP si vymínilo podmínku, že v případě nedodržení vypočtených limitů prokázané monitoringem byl vydán příkaz (nikoli pouhé upozornění) k zastavení leteckého provozu¹⁾.</p> <p>Aby případné nedodržení tohoto příkazu bylo sankcionováno pokutou, která by pro provozovatele byla významně citelnou.</p> <p>Tímto krokem by bylo zajištěno, aby odpovědnost za nedodržení deklarovaných zvukových limitů nesl provozovatel letiště, nikoli potenciální oběti hlukového zatížení, kterými jsou občané obce Dolany.</p> <p>¹⁾ V případě neexistence této podmínky by byla umožněna budoucí legalizace překročení hlukových limitů.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - provoz systému monitoringu hluku bude garantován nezávislou příslušně akreditovanou laboratoří, kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví - systém monitoringu hluku bude sloužit k ověření správnosti výpočtového modelu hlukového zatížení území z budoucího provozu letiště a jeho porovnání s reálně naměřenými hodnotami a pro případná opatření na eliminaci hlukového zatížení území - systém monitoringu hluku bude mít zajištěn výstup ke zveřejnění výsledků, kontroly a postupů - systém monitoringu hluku bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži v okolí letiště, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o účinnosti protihlukových opatření - systém monitoringu hluku bude využíván k důsledné kontrole dodržování zákonných ustanovení na poli ochrany zdraví obyvatel před hlukem - bude zajištěna nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku a výsledků měření (ÚCL, KHS) - systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem (nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací) stanovených hygienických limitů pro chráněné venkovní prostory a pro chráněné venkovní prostory staveb, budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržování hlukových limitů; tato opatření budou projednána s ÚCL a KHS; provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření kterými musí být zajištěno bezpečné plnění hygienických limitů; zvláštní pozornost bude věnována případu podstatné změny složení leteckého parku - predikčnímu modelu bude podroben každý roční letový plán letiště na následující rok; v případě, že bude signalizováno překročení zákonem (nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací) stanovených hygienických limitů, bude příslušný roční plán upraven tak, aby k překračování limitů nemohlo dojít
<p>Problematika havranů</p> <p>Na podzim, v zimě a v brzkém předjaří přelétávají v ranních a podvečerních hodinách mnoho tisícíhlavá hejna chráněných havranů, která sledují přibližně tok řeky Vltavy. Trajektorie jejich letu je přibližně kolmá na trajektorii letadel startujících z letiště Vodochody. Protože havrani se řídí svým vlastním letovým řádem, volí si hodinu a výšku letu dle vlastních pravidel. Zůstává jen přibližný směr - koryto Vltavy a délka přeletu, která v závislosti na počasí trvá cca 20 až 40 minut (s předvojem a opozdílci až jednu hodinu). Tentokrát se nechci zabývat osudem chráněných havranů křižujících</p>	<p>Problematika střetu s ptáky je řešena následujícími podmínkami stanoviska:</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

<p>trasu startujících letadel a ani osudem pasažérů a posádky nacházejících v takovémto letadle, ale výhradně osudem mým a osudem mé rodiny. Dovolím si zjednodušený, avšak názorný výpočet pravděpodobnosti nasátí havrana motorem letadla při průletu modelovým havraním hejnem. Předpokládejme, že prostorová hustota havranů je přibližně 1 pták na 10 m³. Dále předpokládejme, že šířka hejna je cca 200 metrů a že plocha sání motoru je přibližně 1 m². Tudíž během ujetých 200 metrů nasaje motor 200 metrů krychlových vzduchu. Vydělíme-li 200 m³ deseti (objem, ve kterém se nachází 1 pták), vychází nám číslo 20. Tedy dvacet nasátých ptáků jedním motorem^{*)}.</p> <p>Seriózním výpočtem lze toto číslo samozřejmě zpřesnit. Je však lhostejno, zda toto číslo bude 5, 15, nebo 30. Ve všech těchto případech je s vysokou pravděpodobností jisté, že při průletu letounem nad mojí hlavou a hlavou sousedů se bude jednat o letoun s nefunkčními motory. Jak let letounu s nefunkčními motory končí, není třeba popisovat. Vzhledem ke shora uvedeným závažným skutečnostem vedoucím k odůvodněnému ohrožení životů občanů obce Dolany požadují, aby v případě souhlasného vyjádření MŽP zajistilo svými podmínkami:</p> <p>Výluku provozu letadel v době ranního a odpoledního tahu havranů.</p> <p>Zabránění jakémukoli rušení tabu chráněných havranů technickými prostředky, jakož i pokusům o jejich „přesídlení“ či likvidaci.</p> <p>^{*)} Uvedený orientační výpočet je podhodnocený, neboť ve skutečnosti je prostorová hustota ptáků a šířka hejna ještě větší. Uvedené údaje o směru, výšce a délce průletu ptáků se opírají o mé vlastní pozorování, prováděné více jak 20 let.</p>	<p>monitoringu provést polohopisné a výškopisné zmapování migračních tras, roční výskyt a především kolizní místa s letovými trasami.</p> <p>- 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>
--	--

Honěk Petr

Připomínka	Vypořádání
<p>Vyjádření k oponentnímu posudku Ing. Kubína ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší</p> <p>1) Zdravotní rizika v oponentním postupu neposuzoval lékař, nýbrž inženýr Ing. Jaroslav Kubína, měl sice osvědčení o odborné způsobilosti v době zpracování posudku, pokud nedošlo k jejich prodloužení, jsou v tuto chvíli neplatná.</p> <p>2) Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší má celkem 65 stran. Autor sám na začátku práce přiznává, že na zpracování oponentury nebylo mnoho času. Rozsah jeho vlastních myšlenek v posudku tomu odpovídá. Po odstranění obsahu, příloh o odborné způsobilosti (t.č. propadlých - zdali má ing. Kubína jejich prodloužení nevíme) se celkový rozsah oponentury smrskne na pouhých 14 stran.</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se předchází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letišť Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letišť Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna</p>

<p>Zbytek jsou citace původní práce. Není akceptovatelné, aby oponentní posudek ke zdravotním vlivům takto zásadní stavby se vypořádal s původním posudkem a námitkami občanů a obcí na pouhých 14 stranách. Už tento rozsah sám o sobě dokladuje, že o žádnou oponenturu nejde. Autor sám nejčastěji v posudku použil holou větu „Bez připomínek“. Sousloví „bez připomínek“ se objevilo v oponentuře celkem 56x, v naprosté většině bez dalšího a hlubšího zdůvodnění proč oponent nemá žádné připomínky</p> <p>3) Oponentní posudek se nijak nevypořádal s připomínkami obcí k původnímu posudku MUDr. Havla, např. Připomínkami obce Líbeznice na to, že MUDr. Havel ve svém posudku objektivně nekvantifikoval vliv letecké dopravy na zdraví měřitelnými parametry (např. Parametr DALY), který sám citoval, ale nepoužil, nevypořádal se s poznámkou na studii pochybné kvality, které použil jako odkaz ve svém posudku a zejména oponentní posudek nijak nekomentuje připomínku obce Líbeznice, že většina měření hluku a imisní zátěže pro zpracování posudku nebyla podložena na reálných měřeních, ale pouze na extrapolaci dat. Takové opomenutí se vypořádat s těmito námitkami považujeme za nepřijatelné a proti procesu EIA.</p> <p>4) Oponent na nemnoha stránkách vlastního textu doplňuje svá sdělení o statistické údaje z ÚZIS, většinou s komentářem o obecných trendech onemocnění (hypertenze, infarkt myokardu apod.) v České republice ve srovnání se Středočeským krajem. Taková srovnání a obecná data mají však nulovou vypovídací hodnotu jaký bude mít vliv na zdraví obyvatel výstavba letiště Vodochody, jelikož ten ve statistikách zachycen není a původní práce a oponentní posudek jej měl právě zhodnotit, což se jednoznačně nestalo.</p> <p>5) Navíc v některých grafech a statistikách (např. O zhoubných nádorech) používá autor data za Prahu - západ, letiště, stejně jako většina obyvatel, které jsou ve zdravotním riziku žijí na území Praha - východ. Autor oponentury se tedy ani neobtěžoval zjistit, o které území, které má být ovlivněno výstavbou letiště se jedná a použil nesprávná data.</p> <p>6) Z těchto důvodů považujeme oponentní posudek, stejně jako původní posudek za nedostatečný</p> <p>Dále připojuji vyjádření k posudku zpracovaném Dr. Havlem:</p> <p>Posudek vlivů na veřejné zdraví - hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší, zpracovaný MUDr. Bohumilem Havlem pokládáme za nedostatečný, z pohledu metodologie kvantifikace zdravotních rizik na obyvatele nesprávný, zcela opomíjející zhodnocení kumulativních rizik pro zdraví.</p> <p>Světová zdravotnická organizace (WHO), jakož i Evropská agentura pro ochranu životního prostředí (EEA) používají pro stanovení kvantifikace zdravotních rizik indikátor tzv. DALY— disability adjusted life years. Jeden DALY si lze představit jako</p>	<p>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. Posudek prošel dvojí oponenturou, nejprve autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik Ing. Kubinou, poté odbornými pracovníky KHS jakožto orgánu ochrany veřejného zdraví.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS Středočeského kraje.</p> <p>Ukazatel DALY se používá především v národním měřítku k posouzení závažnosti různých nepříznivých vlivů na zdraví a stanovení priorit při strategickém plánování ochrany zdraví.</p> <p>V zemích EU je nyní doporučeno použití tohoto ukazatele při hodnocení hlukové expozice obyvatel na základě národních strategických hlukových map, zpracovávaných podle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí. Jako zdravotní efekt se zde však hodnotí pouze přímé zdravotní dopady, konkrétně zvýšení výskytu akutních infarktů myokardu a počet lidí s poruchou spánku.</p> <p>Při hodnocení vlivů na veřejné zdraví u záměrů posuzovaných v procesu EIA se ukazatel DALY nepoužívá, neboť pro něj nejsou stanoveny hraniční hodnoty, se kterými by se mohl porovnat a jde o ukazatel pro veřejnost těžko srozumitelný. Speciálně u hluku je další zásadní problém v tom, že se u posuzovaných záměrů většinou jedná o podlimitní úroveň hluku, kde je dominantním účinkem obtěžování obyvatel, jehož zdravotní závažnost je obtížné kvantifikovat a WHO jej za přímý zdravotní účinek nepovažuje a jeho experti nemají jednotný názor jak a zda vůbec se dá tímto způsobem hodnotit.</p> <p>Zpracovatel posudku přesto v tomto ukazateli dodatečně provedl vyhodnocení vlivů leteckého hluku s použitím koeficientů závažnosti dle publikace WHO <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 sociální hodnotou 65,5 DALY (týká se všech posuzovaných obyvatel, v případě úvah o vlivu je nutno</p>
---	---

<p>jeden ztracený rok "zdravého" života. Součet těchto DALY v zatížené populaci, můžeme představit jako měření rozdílu mezi aktuálním zdravotním stavem a zdravotním stavem v ideální situaci, kdy celá populace žije do pokročilého věku, bez nemocí a postižení.</p> <p>Samotná WHO odhaduje metodou DALY ztrátu let života u obyvatel EU z důvodu zvýšeného hluku z dopravy na 61 tis. u ischemické choroby srdeční, 45 tis. let života u dětí narušením jejich zdravého vývoje, 903 tis. let způsobených narušením spánku, 22 tisíce ztracených let života z důvodu ušních šelestů a 654 tisíc let z důvodu prostého obtěžování hlukem. Metoda kalkulace pomocí DALY je doporučována jak WHO tak EEA pro jasné vyjádření vztahu vystavení hluku a zdravotních následků. Tato metoda také umožňuje kumulativní zhodnocení zatížení z více zdrojů (a to nejen zdrojů hluku) u dotčené skupiny obyvatel. Chybějící kumulativní zhodnocení je zmíněno v navrácené EIA ze dne 1.2.2011 MŽP hned jako první bod nedostatku k dopracování.</p> <p>Požadujeme, aby v oblasti kvantitativního zhodnocení zdravotních rizik byla použita metodologie doporučovaná WHO ve formě DALY jakou výstupu (outcomes) pro zátěž dotčené populace.</p> <p>Posudek vlivu na veřejné zdraví se omezil na výčet osob potenciálně ohrožených zvýšenou hladinou hluku, nijak však tato rizika nekvantifikuje, co do faktické ztráty let života dotčené populace a zejména všechny jevy a to jak hlukové zatížení, tak zatížení imisemi, posuzuje odděleně. Posudek pak dochází k závěru, že všechny tyto vlivy jsou buď zcela zanedbatelné nebo v rámci přijatelné zátěže pro záměr zbudovat letiště Vodochody. Takové oddělené posuzování jednotlivých vlivů je však metodicky nesprávné a v rozporu s požadavkem MŽP na zhodnocení kumulativního vlivu na životní prostředí.</p> <p>Posudek bagatelizuje kumulativní vliv letecké a silniční dopravy na zvýšené riziko hypertenze. Posudek doslova uvádí na str. 37 první věta posledního odstavce: "Riziko hypertenze bylo prokázáno pouze u hluku z letecké dopravy". Studie Bodin et. Al, Road traffic noise and hypertension: results from across-sectional public health survey in southern Sweden, Environmental Health 2009, 8:38 autorem posudku necitovaná má ve svém závěru: „The study supports an association between road traffic noise at high average levels and self-reported hypertension in middle-aged" - výsledky studie tedy zvýšení krevního tlaku v závislosti vystavení hluku ze silniční dopravy prokazují. Studie byla provedena ve Švédsku na základě dotazníků od 22 248 osob. Autor dále zpochybňuje kumulativní vliv letecké a silniční dopravy na základě třístránkové korejské studie uvedené v časopise Journal of temporal design and architecture (citace č.5), který se primárně tématicky věnuje akustice v architektuře. Provedení tak zásadního závěru, že hluk silniční dopravy nemá aditivní efekt na hypertenzi</p>	<p>vydělit počtem posuzovaných obyvatel).</p> <p>Ostatní školy jsou již v pásmech hluku pod 55 dB a zde se již prakticky žádné významné vlivy neočekávají.</p>
--	--

<p>způsobenou hlukem letecké dopravy na citaci diskutabilní kvality není možné přijmout. Nedostatečně se posudek vypořádal se zhodnocením rizik u speciálních populací - zejména dětí. Posudek zmiňuje vyšší zátěž u ZŠ Dolany, opomíjí však další školy a mateřské školy v okolí plánovaného mezinárodního letiště ve Vodochodech - např. ZŠ a MŠ v Líbeznících. Distribuce celodenní hlukové zátěže u dětí bude odlišná od dospělých - pobyt ve škole, odpolední spánek v mateřské škole, proto modelování zátěže bude odlišné, což studie nezohledňuje a nezmiňuje.</p> <p>Zdraví je dle WHO definováno jako „stav kompletní fyzické, duševní a sociální pohody a ne pouze nepřítomnost nemoci nebo neduživost“. Z hlediska posouzení sociální pohody jako části zdraví každého jedince není v posudku kvantifikována ujma na majetku, která obyvatelům se zvýšenou hlukovou zátěží vznikne v souvislosti s poklesem cen jejich nemovitostí. Takové vyčíslení umožňuje tzv. cost-benefit analýza doporučená EEA. Ta také odhaduje možnou ztrátu hodnoty nemovitostí na 0,2%-1,5% za každý decibel nad úroveň 55dB s tím, že hluk z letecké dopravy se pohybuje u horní hodnoty takového rozmezí. Požadujeme tedy, aby studie obsahovala i takovéto vyčíslení majetkových ztrát dotčeného obyvatelstva z nadměrného hluku.</p>	
--	--

Vlečka Zdeněk

Připomínka	Vypořádání
<p>(psané ručně, špatně čitelné)</p> <p><u>Nestojíme o žádné letiště rozšiřování Vodochody. Žádný spady z letadel, hluk, smog a zkrácení lidského života pro současnou i budoucí generaci našich dalších vesnic v okolí Praha východ. Chceme zachovat současnou přírodu, pole a majetky jako jsou doposud. Ničení silnic a nadměrnou dopravu na našich komunikacích. Už nyní jsme přetěžovaný 3x tolik.</u></p> <p>P.S. Není nám jedno, jak to vše pro nás dopadne.</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>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se předchází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné</p>

	stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."
--	--

Wernerová, Mudr.

Připomínka	Vypořádání
<p>(psané ručně, špatně čitelné)</p> <p>Aero Vodochody vzniklo z vojenských důvodů ve 40 letech minulého století. Vyráběla se tu letadla, která musela být zkoušena. Proto bylo letiště. Provoz však byl pouze v denní pracovní době a pak byl klid. I toto byla zátěž pro obyvatele naší oblasti, hlavně sousedních obcí!</p> <p>Pokud se zde letadla nevyrábí, mělo by být letiště zrušeno nebo jen v denní pracovní době t.j. od cca 8 - 14hod. v omezeném rozsahu. Raději prostor využít pro jiné potřeby. Vše nelze dát do zákonů a na „papír“ – promiňte – připomínky v provozu by nebyly plněny. To proto, že ten kdo by byl pilot ve službě na letišti, nedbal by na připomínky napsané. Když se letí zdaleka tak se „sedne“ kdykoliv i když bude noční doba, nejsem odborník v letectví, jen občan.</p> <p>P.S.</p> <p>Navrhuji vládě vizi jak žít snadněji, skromněji, zdravěji, více v lásce s bližními. Není třeba tolik létat, ale být s rodinou, sportovat, tancovat, atd. (o tom píšu a opírám se o postřehy udržitelného života i rozvoje - dle MŽP Politiky k udržitelnému životu.)</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>Podmínkou stanoviska EIA je uloženo striktní omezení pro začátek noční doby (22 - 24 hod) pouze na zpožděné přílety a to max. 4 pohyby za jeden kalendářní den a max. 730 pohybů za jeden kalendářní rok. Tyto pohyby jsou také zohledněny v akustické studii leteckého provozu a to pro nejnepříznivější možný stav. Ve zbytku noci (24 - 06 hod) bude letiště pro vzlety a přistání uzavřeno. Jakákoli snaha o překročení počtu pohybů by musela projít novým posouzením EIA.</p> <p>V případě, že by letadlo nemohlo splnit tuto podmínku, bude muset použít jiné letiště.</p>

Srbková Marie

Připomínka	Vypořádání
<p>Vážená paní Piekniková,</p> <p>chtěla bych přednést připomínky k výše uvedenému posudku na dokumentaci o hodnocení vlivu stavby Letiště Vodochody na životní prostředí, které dle mého názoru nebyly na veřejném projednání dostatečně vysvětleny oznamovateli ani zpracovateli dokumentace Letiště Vodochody ani zpracovatelem posudku RNDr. Vladimírem Ludvíkem.</p> <p>1. Nebylo řádně vysvětleno, proč je navrhováno zřízení ochranného hlukového pásma, které se zřizuje v případě, že počet přistání a vzletů za jeden rok překročí číslo 50.000. V dokumentaci i posudku se uvádí, že hlukové limity nebudou nikde překročeny, tudíž</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 chráněné zástavby bez</p>

<p>není nutné vyhlášovat OHP. Předkladatelem dokumentace je garantováno 35.000 vzletů a přistání, takže vznik ochranného hlukového pásma není ze zákona nutné vyhlášovat. Spíše to vypadá, že investor Letiště Vodochody počítá s překračováním hlukových limitů, více vzlety a přistání, než uvádí v dokumentaci, a z tohoto důvodu je navrženo vyhlášení OHP, s čímž zásadně nesouhlasím, protože vyhlášením OHP se již nyní předjímá, že hlukové limity i počet počet přistání a vzletů bude podstatně vyšší, než je uvedeno v dokumentaci.</p>	<p>ohledu na OHP. Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
<p>2. Hluk - nebylo řádně vysvětleno, z jakých parametrů hluková studie vycházela. Vstupní data chybí, na veřejném projednání toto také nebylo zodpovězeno. Vzhledem k tomu, že nikdo z předkladatelů tato data nechce zveřejnit, zdá se, že data byla zvolena účelově tak, aby prostě vyhovovala hlukovým limitům, tudíž mohla klidně být zadána data sportovních letadel a v tom případě samozřejmě nic neodporuje zákonu. Ale v tom případě by letiště nemělo být mezinárodní nízkonákladové, ale určené pro sportovní letadla. Pokud tato vstupní data nebudou od předkladatele zveřejněna, nemůže být Letiště Vodochody provozováno v takové formě, jak je uvedeno v dokumentaci.</p>	<p>Vstupní data jsou uvedeny v jednotlivých akustických studiích. Určitá nejasnost může být v tom, že parametry emise hluku z jednoho zdroje je poměrně složitá, takže tyto údaje obsahují závazné metodiky ve formě algoritmu a nelze je jednoduše popsat.</p>
<p>3. Vstupní data o počtu obyvatel i počtu aut, která projedou obcemi, konkrétně obcí Bašť, neodpovídá údajům v dokumentaci. Dělal jsem si svou osobní statistiku a vychází mi dvojnásobný počet aut, která projedou obcí, než je uvedeno v dokumentaci. Data, uvedená v dokumentaci, jsou z r. 2010, nyní máme r. 2013, počet obyvatel se v postižených obcích někde zdvojnásobil i ztrojnásobil a nárůst dopravy se také mnohásobně zvýšil, nehledě na to, že již data, která jsou uvedena v dokumentaci, v té době neodpovídala skutečnosti.</p>	<p>Data uvedená v dopravně inženýrské studii jsou data průměrná, která se mohou od jednorázového měření podstatně lišit. Obcí Bašť prochází silnice 3. třídy, kde jsou intenzity vozidel poměrně malé a také s největší chybou. Nepočítá se zde s významným navýšením dopravy v souvislosti s realizací záměru.</p>
<p>4. Zásadně nesouhlasím s nočními lety, jak je uvedeno v posudku. Tyto lety nejsou zahrnuty v hlukové studii, tudíž nemohou být povoleny. Navíc se investor zavázal, že noční lety budou zrušeny, že v noci se létat nebude.</p>	<p>Podmínkou stanoviska EIA je uloženo striktní omezení pro začátek noční doby (22 - 24 hod) pouze na zpožděné přílety a to max. 4 pohyby za jeden kalendářní den a max. 730 pohybů za jeden kalendářní rok. Tyto pohyby jsou také zohledněny v akustické studii leteckého provozu a to pro nejnepríznivější možný stav. Ve zbytku noci (24 - 06 hod) bude letiště pro vzlety a přistání uzavřeno. Jakákoli snaha o překročení počtu pohybů by musela projít novým posouzením EIA. Řada evropských letišť má nějakou formou omezeny noční pohyby letadel. Tyto lety jsou posouzeny v akustické studii leteckého provozu – v grafické příl. č. 3.</p>
<p>Veřejné prohlášení - zde v podstatě investor Letiště Vodochody přiznává, že počty vzletů a přistání, lety v noci budou překračovány a tím budou i překračovány hlukové limity. Zásadně s tímto nesouhlasím.</p>	<p>Postavení Veřejného příslibu bylo upraveno následující podmínkou stanoviska: - Provozovatel letiště bude aktivně spolupracovat při zřízení Sdružení obcí dotčených provozem letiště Vodochody; nabídka kompenzačních opatření bude vycházet z Veřejného příslibu letiště Vodochody ze dne 11. 8. 2011; aktualizace kompenzačních opatření za zvýšení vlivů na ŽP bude směřována do posílení plateb za jednoho cestujícího, resp. za jeden pohyb letadla v povoleném režimu; kompenzace za porušení podmínek („nákup výjimek“) budou vyloučeny; nepočítat s tím, že výjimky z podmínek stanoviska jsou možné</p>

Srbek Jiří, Ing.

Připomínka	Vypořádání
<p>Připomínky k posudku na dokumentaci o hodnocení vlivu stavby „Letiště Vodochody“ č. MZP257 na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb.</p> <p>Vážená pí. Piekniková,</p> <p>vracím se ještě ke včerejšímu a dnešnímu veřejnému projednávání výše uvedeného záměru. Protože včera nebyla šance promluvit a nad ránem jsem již neměl sílu, tak posílám pár poznámek písemně. J</p> <p>Jsem obyvatel obce Baš' a bydlím na jejím západním okraji přímo pod koridorem na LVO, kde nám létají letadla s vytaženým podvozkem ca 150 - 200m na komínem, tak se cítím realizací tohoto záměru býti velice "ohroženým" druhem. Ke spoustě argumentů, názorů a připomínek zejména k posudku Ing. Ludvíka, které zazněla na projednávání, přidám ještě jednu, která je však podle mě klíčová pro prezentaci dopadů předloženého záměru na životní prostředí a v něm žijící obyvatele. Jak akustická, tak i imisní studie, vycházejí z nějakého předpokladu pohybu letadel a letových trajektorií. V dokumentaci však nejsou uvedena použitá vstupní data pro tyto výpočty. Je při tom jasné, že každé letadlo má technické parametry :</p> <ul style="list-style-type: none">- typ letadla- hmotnost (při plném zatížení)- rozpětí křídél- použité motory- hlučnost při plném tahu (startu)- hlučnost při přistání- úhel stoupání při plném zatížení- rychlost při vzletu- úhel klesání- rychlost při přistání- poloměr otáčení- min. výška pro manévrování- min. rychlost pro manévrování- spotřeba paliva při plném tahu motorů- spotřeba paliva při přistávání <p>Na základě těchto dat lze namodelovat v časové ose reálné odletové i příletové trajektorie pro jednotlivé typy letadel i s vyznačením příslušných izolinií hladin</p>	<p>Rozptylová studie používá tzv. emisní faktory v souladu s legislativou ochrany ovzduší, které jsou stanoveny pro jednotlivé fáze LTO cyklu, jak je také v této studii uvedeno. Emisní faktory jsou stanoveny pro jednotlivé typy letadel.</p> <p>Obdobně v akustických studiích jsou uvedeny všechny podklady, které vstupovaly do výpočtu. Údaje pro jednotlivé typy letadel program zistává přímo z databáze AzB 2008, která je také doporučena v EU pro hlukové mapování v okolí letišť pro provoz civilních letadel a tvorbu strategických hlukových map. V tomto programu je implementována i možnost automatizovaného propojení výpočtu celkového hluku v okolí letiště, tzn. nejen hluku z přistávacího a vzletového manévru, ale i pozemních operací letadel – z rolování letadel po pojezdových drahách a působení energetických jednotek (APU).</p> <p>Do výpočtu byly zahrnuty jednotlivé nominální dráhy letu (3D průmět) i s uvažování průměrného rozptylu předpokládaných trajektorií letu jednotlivých letounů a dále jsou do výpočtu a modelu zahrnuty i pozemní operace letadel (pojezd, rozjezd i dojezd, apod.).</p> <p>Skutečné využití směrů bude z hlediska plnění hlukových limitů kontrolováno stanoveným monitoringem hluku s predikčním modelem a v případě signalizace dosažení limitů budou provedena opatření pro jejich plnění.</p>

akustického tlaku. Samozřejmě je jasné, že letové trajektorie při vzletu nebudou odlišné pouze od různých typů letadel, ale od stejného typu v závislosti na obsazenosti, výkonu motorů atd. Tento rozptyl letových trajektorií studie vůbec nepostihuje a posudek nehodnotí. Tyto trajektorie je ještě nutno dát do souladu s pokyny ŘLP a namodelovat je až do vzdálenosti, kdy letoun dosáhne min. výšky 1000 m. Tím se podstatně rozšíří negativní vlivy tohoto projektu na daleko větší oblast. Je naivní si myslet, že se v této hustě osídlené oblasti budou letadla vyhýbat každému osídlení. V tomto směru nejsou vůbec dořešeny vzletové trasy z dráhy RWY 28 a vůbec nebyla do souboru dotčených obcí zahrnuta obec Předboj, nad kterou se budou letadla při startu z RWY 28 odklánět (a mám obavu, že nad mým komínem).

Rovněž ve studii použitý stav, že se letadla při přiblížování na dráhu RWY 28 budou klesat bez motorů je něvěrohodný, protože zejména za snížené viditelnosti, bude snaha letových dispečerů o bezpečné křížení koridorů na LVO a LVH. Tím se letadla přiblížovaná na LVO dostanou na nižší letovou hladinu a budou nuceny se přiblížovat s motory. Tato situace však není uvažována jak v hlukové, tak rozptylové studii. Další nesmyslný předpoklad je uváděné rozdělení využití jednotlivých drah RWY 10 a RWY 28 v poměru 80 : 20. Jak si budoucí provozovatel představuje tento „dogmatický“ založený předpoklad dodržet? Logicky by mělo být využití jednotlivých drah závislé na povětrnostních podmínkách a v této lokalitě i na řízení letových drah na letišti Václava Havla, kde využití jednotlivých drah dosahuje poměru až 60 : 40. Navádění pro obě letiště bude jak při přistání, tak i při startu v podstatě totožné. Opačné navádění jednak zvyšuje rizika havárií a jednak se zvyšuje i hlukovost letadel při překonávání nepříznivých povětrnostních poměrů, což studie ani posudek nezohledňují. Konstatace, že navádění na dráhu RWY 10 není přístrojově vybaveno, je při současných navigačních možnostech a zejména při spuštění navigačního systému Galileo něvěrohodné. Spíše je to snaha minimalizovat pohyb na dráhu RWY 10 z důvodu blízkosti přeletu kolem strategického uložště PHM, které by si zasloužilo vyhlášení bezletové zóny. To je také jedním z důvodů, proč je Letiště Vodochody strategicky nevhodné pro komerční provoz velkých letadel. V dokumentaci uvažované rozdělení využití drah 80 : 20 mi připadá pouze účelové, aby se dosáhlo požadovaných výsledků. Při případném provozu nebudou na drahách instalovány žádné semaforey, které by hlídaly naplnění předloženého poměru, tzn. „vyčerpání přidělených kvót“. Reálné využití drah v poměru shodném s využitím drah na letišti Václava Havla povede k výraznému nárůstu jak hluku, tak i znečištění ve směru RWY 28, tj. obcí Bašť, Předboj, Líbeznice atd. Rovněž i navádění na dráhu RWY 10 zvýší zátěž zejména Kralup nad Vltavou.

Jen na těchto „drobných nesrovnalostech“ v dokumentaci, resp. výchozích

<p>předpokladech lze dokumentovat, že jak vlastní dokumentace EIA, tak i posudky k této dokumentaci jsou zpracovány účelově a neberou v úvahu reálné skutečnosti. I zpracování posudku společností EUROCONTROL je významně ovlivněno prostorem, který měli k dispozici pro jednání zpracovatelé studie EIA a její oponenti. Z tohoto důvodu a i na základě „zdravého rozumu“ nelze vydat pro tento záměr souhlasné stanovisko. Věřím, že MŽP při svém rozhodování vezme v úvahu, že i člověk je součástí přirozeného ekosystému a nelze jej na úkor docílení profitu pár finančníků vymístit ze svého přirozeného teritoria. Náš rod žije v obci Bašť již více než 300 let, a tak si myslím, že si zasloužíme ochranu MŽP alespoň na úrovni chráněných živočichů a rostlin.</p>	
---	--

Srbek Jiří, Ing. 2.

Připomínka	Vypořádání
<p>Vážená pí. Piekniková,</p> <p>ještě jednou se musím vrátit k veřejnému projednání dokumentace EIA Letiště Vodochody a zejména k posudku Ing. Ludvíka. Nedá mi spát hodnocení možných havárií v důsledku pádu letadla do přilehlých areálů chemických provozů, případně strategických skladů ropných produktů. Do určité míry mohu souhlasit s tvrzením zpracovatele příslušné části, že toto by měla řešit bezpečnostní dokumentace příslušných provozů - tj. společnosti Synthos, MERO, Česká rafinérská, Linde, Spolana, atd.. Na druhou stranu se však ve významném rozšíření provozu Letiště Vodochody objevuje nový iniciační prvek, který nemohl být předem uvažován. Z tohoto důvodu by MŽP, jako zastřešující orgán, mělo vzít v úvahu výrazný nárůst rizika pro okolní obyvatelstvo i přírodu důsledkem pádu letadla do těchto provozů. Nelze toto odbýt konstatací, že pravděpodobnost takovéto havárie se pohybuje v řádu 10^{-8} a o dva řády převyšuje pravděpodobnost havárie na vlastním zařízení. Na tyto provozní havárie jsou k dispozici technické prostředky pro jejich lokalizaci a likvidaci (např. i řízeným vypuštěním nebo vyhořením příslušného obsahu) a hodnocení těchto havárií je v příslušných bezpečnostních dokumentech resp. havarijních plánech. Což však např. pro scénář pádu letadla do prostoru zásobníků kapalných plynů, případně úložiště strategických zásob ropy není. Srovnání pravděpodobností této iniciační události s pravděpodobností havárie jaderných elektráren výrazně pokulhává. V této oblasti jsem dlouhá léta pracoval a podílel jsem se na zpracování bezpečnostní dokumentace jaderných elektráren v ČR i SR, tak jen připomínám. S pravděpodobností řádu 10^{-8} se uvažuje pro tzv. max. projektovou nehodu, což je v případě reaktorů typu VVER prasknutí hlavního cirkulačního potrubí s oboustranným výtokem (označována jako</p>	<p>Uváděné jevy jsou podrobně posouzeny ve studii Zhodnocení rizika havárií (příl. 29 dokumentace).</p> <p>Vznik šířící se ohnivé koule nebyl potvrzen, ale naopak vzhledem k vyšší hustotě kapalných plynů se předpokládá, že shoření plynu proběhne na místě. V případě ještě méně pravděpodobné detstrukce dalších zásobníků, by se opět shoření odehrálo na místě jako časově oddělené události.</p> <p>Stále platí, že riziko chemických provozů a sklad kapalných plynů mají o několik řádů vyšší riziko iniciační události z běžných provozních důvodů, než ze vzniku iniciační události v důsledku pádu letadla.</p>

<p>velká LOCA). Pro tuto havárii jsou však navržena a realizována technická opatření na její lokalizaci tak, aby nedošlo k ohrožení okolního obyvatelstva ani přírody. Tyto tzv. havarijní systémy a další opatření tvoří nemalou část nákladů na jaderné zařízení. Čili při havárii na jaderné elektrárně v ČR se vše podstatné odehrává uvnitř vlastního zařízení. To však nenastane, kdyby se stejnou pravděpodobností došlo k pádu letadla do skladu kapalných plynů, kde je skladováno několik desítek tisíc tun tohoto vysoce výbušného média. Scénář rozvoje této havárie není dalek od nejfantastičtějších akčních filmů, protože energií letounu nebo jeho částí dojde k roztržení zásobníku s okamžitou iniciací výbuchu. V okamžiku iniciace je spotřebován kyslík v prostoru kolem nádrže a dojde k reakci pouze malého množství obsahu. Zbylé množství kapalného plynu přechází do plynného stavu a zároveň expanduje vlivem vysoké teploty - tím, jak se postupně dostává do prostoru s obsahem kyslíku, tak se vznítí (případně exploduje) a vzniká šířící se ohnivá koule. Lze předpokládat, že řetězově by došlo i k explozi ostatních zásobníků. Tato ohnivá koule by se mohla rozšířit až do vzdálenosti několika stovek i více metrů a následná tlaková vlna by p. Holečkovi zasáhla významnou část města Kralup, nemluvě o Zlončicích nebo Chvatěrubech. Ekonomické dopady by dosáhly desítky miliard Kč a i značné oběti na životech . Myslím, že pokud by nějaký potenciální terorista chtěl udělat "veliký efekt", tak vhodnější objekt v naší republice nenajde. Obdobně i scénář pádu letadla do zásobníků ropy v areálu společnosti MERO. Ten by sice neměl tak okamžitý vizuální a akustický efekt, ale jeho důsledky by byly neméně tragické. Dále jen ještě pro srovnání s jadernými elektrárnami. Tam se bezpečnostní dokumentace zabývá hodnocením i tzv. nadprojektových havárií, jejichž pravděpodobnost je pod úrovní 10⁻⁸. Takže i EIA Letiště Vodochody by toto měla hodnotit, protože vnáší nový iniciační zdroj do okolních chemických provozů. Myslím, že MŽP by se mělo zabývat i hodnocením možných důsledků těchto havárií a stát následně přijmout rozhodnutí, jak únosnou měrou rizika lze zatížit obyvatelstvo i státní rozpočet. Pro dané chemické provozy mi vychází jen dvě možnosti :</p> <p>1) jejich zrušení nebo 2) vyhlášení bezpečné bezletové zóny</p>	
--	--

Végh Mikuláš, Ing.

Připomínka	Vypořádání
Dobrý den. Dne 23.7.2013 jsem se dostavil, jako řada dalších občanů, na výše uvedené projednání k letišti Vodochody. Protože jsem považoval za oboustranně nedůstojné jednání, jak z pohledu voleného místa a času pro jednání, tak z pohledu reakce	Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se předchází

<p>účastníků, jsem po půlhodinové přestávce jednání opustil. Zástupci Vašeho ministerstva bylo konstatováno, že občané, kteří se nemohli jednání zúčastnit, můžou podat své vyjádření písemně. Chtěl bych využít této nabídky a sdělit svoje stanovisko k výše uvedené věci.</p> <p>Bydlím v Panenských Břežanech, Jirovcová 174 tj. v místě předpokládaného ochranného pásma. Jinak řečeno téměř nad naším domem budou letadla nalétávat na přistávání a to v minimální výšce. Nevím jaký byl výsledek projednávání této věci, ale pokud někdo bude tvrdit, že to nemá na moje zdraví a životní podmínky vliv, tak jako laik musím konstatovat, že nemluví pravdu (a to velice mírně řečeno). Přece letadla vypouštějí zplodiny po spalování pohonných hmot a vytvářejí nadměrný hluk. Měly jsme možnost toto vše si ověřit někdy v loňském roce, kdy letiště Vodochody pronajalo na 2 dny přistávací plochu cizí letecké společnosti za účelem zaškolení pilotů při přisávání a startech. Letadla nalétávala cca v intervalech předpokládaného provozu letiště Vodochody. Bylo to nesnesitelné. Aby při tomto provozu člověk seděl na terase a žil normální život to nepřichází v úvahu. Takže dle mého názoru v případě realizace výstavby letiště nepochybně dojde k významnému omezení mých práv na klidný a normální život.</p> <p>Do Panenských Břežan jsem se nastěhoval v roce 1995 tj. v době, kdy se nám o výstavbě letiště ani nesnilo. Do výstavby nemovitosti jsem vložil celoživotní úspory s tím, že zde v důchodu prožijeme s manželkou klidné stáří v příjemném prostředí. V případě realizace výstavby letiště tomu tak rozhodně nebude. Vypadá to však tak, že svůj zbytek života zde budeme nuceni dožít. Pokud bychom chtěli se odstěhovat do jiné lokality, museli bychom svůj dům prodat. Kdo by však měl zájem o koupi domu v lokalitě zdraví škodlivém a v kladném případě za jakou cenu. Tím bych chtěl říci, že realizací výstavby letiště bude naše nemovitost znehodnocena do takové míry, že případným prodejem nezískám prostředky pro nákup jiné nemovitosti v jiné, klidné lokalitě.</p> <p>Takže závěrem se musím zeptat jakým způsobem tento stát (v tomto případě v zastoupení Vaše ministerstvo) chrání práva občanů této republiky. Pokud výstavba letiště Vodochody bude realizována, tak musím konstatovat, že práva obyčejných občanů budou pošlapána na úkor jiné soukromé právnické osoby jejíž cílem je pouze dosažení zisku ať to stojí cokoli. Nedělám si iluze, že na můj dopis dostanu jakoukoliv odpověď. Přesto jsem považoval za nutné sdělit Vám svůj názor a pocit bezmocného občana, který nemá v tomto státě zastání.</p>	<p>stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>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>Z hlediska vlivů na ovzduší byly zpracovány podrobné rozptylové studie a vyhodnocen vliv imisního zatížení záměru na lidské zdraví. Vzhledem k poměrně malým imisním příspěvkům záměru vč. navazující dopravy byly tyto vlivy vyhodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku – PM10 v roční koncentraci je pozadí uvažováno v koncentraci = 31 µg.m-3, max. vliv záměru je uvažován v koncentraci = 0,02 µg.m-3 v Panenských Břežanech.</p>
---	---

Nesouhlas, více osob

Připomínka	Vypořádání
Nesouhlasím s rozšířením Letiště ve Vodochodech	Není zde připomínka k vlivu na ŽP.

Štarman Zdeněk, Mgr.

Připomínka	Vypořádání
<p>Vážená paní ředitelko,</p> <p>zúčastnil jsem se včerejšího maratónu projednávání záměru na rozšíření letiště Vodochody. Musím konstatovat, že jsem nevěřil vlastním očím a uším, s jakou arogancí a přezíravostí byly zodpovídány legitimní otázky zástupců obcí. Neustálé zaklínání se nějakými výpočty (bez vysvětlení vstupních parametrů), odkazy na tabulky v nepřehledné dokumentaci nejsou argumenty, které by mohly obstát při očekávané likvidaci obcí zasažených provozem letiště.</p> <p>Pokud je pánům z Penty za těžko investovat peníze do skutečného měření hluku při simulovaném provozu letiště, jak lze uvěřit argumentům, že bude prováděn monitoring hluku a při případném překračování limitů se něco (neupřesněného) stane. Kdo to zajistí? Kdo vydá pokyn k uzavření letiště, když již bylo investováno tolik peněz? MŽP, Vy? Občané v postižené oblasti investovali do svého majetku s velkou pravděpodobností mnohem více peněz, než hodlá investovat Penta. Proč má být jejich záměr spokojeného bydlení, kterým nikoho neobtěžují, znehodnocen záměrem sobců, kterým jde jen o jejich zisk?</p> <p>Nevěřím tomu, že když mám letadla při cvičných letech Lufthansy cca 50 m nad domem, že dodržují předepsané hlukové limity. Vy snad ano? V tyto dny nevycházím z domu, ale proto jsem se nestěhoval ze sídliště v Praze, abych tímto způsobem trávil svůj čas.</p> <p>V naší obci již tak výrazně zasaženou hlukem platí vyhláška, že se v neděli nesmí sekat, řezat dříví apod, aby alespoň jeden den v týdnu si lidé trochu odpočinuli. Vědí pánové z Penty, že v neděli tedy nebudou moci létat nad vesnicí????? Jen pro jistotu doplním, že jsem si vědom, že se jedná o irelevantní připomínku, ale dokresluje to situaci, kdy si lidé v obci uvědomují obrovskou hlukovou zátěž a není možné ji dále navyšovat.</p> <p>Jak bylo uvedeno, letiště není veřejným zájmem a tudíž není možné nadřazovat zájmy jakékoliv skupiny nad zájmy ostatních lidí, kteří jsou tím poškozeni.</p> <p>Uvědomte si, že jste placena z peněz daňových poplatníků, jste zaměstnancem státu a máte dodržovat zákony této země a bránit zájmy občanů právě proti takovému, kteří se s podporou velkých peněz snaží pro svůj zisk zničit vše. Nedovedu si představit, že by mohl být vydán kladný posudek pro záměr nevyhovující zákonům této země. Prosím Vás, dejte na zdravý rozum nikoliv na účelová tvrzení.</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se předchází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>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>Z hlediska vlivů na ovzduší byly zpracovány podrobné rozptylové studie a vyhodnocen vliv imisního zatížení záměru na lidské zdraví. Vzhledem k poměrně malým imisním příspěvkům záměru vč. navazující dopravy byly tyto vlivy vyhodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Z hlediska vlivů na ovzduší byly zpracovány podrobné rozptylové studie a vyhodnocen vliv imisního zatížení záměru na lidské zdraví. Vzhledem k poměrně malým imisním příspěvkům záměru vč. navazující dopravy byly tyto vlivy vyhodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku – PM10 v roční koncentraci je pozadí uvažováno v koncentraci = 31 µg.m-3, max. vliv záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 µg.m-3.</p>